N° 271.— 6e Année
(Tous les Jeudis)

19 Novembre 1903
40 centimes

Dans ce numéro
un hors-texte en couleurs :
Paul PONS

LA VIE AU GRAND AIR

Le "LEBAUDY"
au Champ-de-Mars

Pierre Lafitte & Cie, Éditeurs, 9, Avenue de l'Opéra, Paris.

Le Grand Prix de Nice. — La Marche des Scolaires

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

KODAK

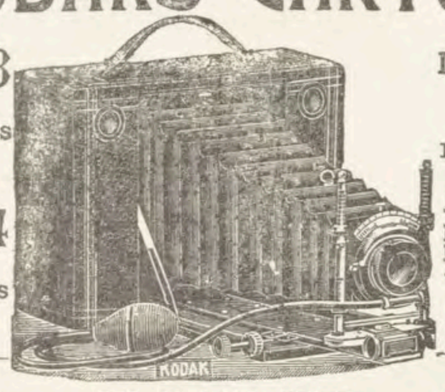
KODAK · KODAK · KODAK · KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE.

LES KODAKS CARTOUCHES

LE CARTOUCHE N° 3
CLICHÉS 8×10 ½ cm. **106** frs

LE CARTOUCHE N° 4
CLICHÉS 10×12 ½ cm. **135** frs



LE CARTOUCHE N° 5
CLICHÉS 13×18 cm. **185** frs

ADAPTEURS SPÉCIAUX pour l'emploi des plaques Kodoïd ou des plaques de verre.
15 et **16** frs

Envoi franco du Catalogue (1) et du Règlement du Concours Kodak

Envoi franco du Catalogue (1) et du Règlement du Concours Kodak

EN VENTE CHEZ

PARIS
5, Avenue de l'Opéra
4, Place Vendôme

EASTMAN KODAK
et dans toutes les bonnes maisons de fournitures photographiques.
REFUSEZ TOUTES LES IMITATIONS

LYON
26 et 28, Rue de la République

KODAK · KODAK · KODAK · KODAK

Société Anonyme des Automobiles

MOTOBLOC

Châssis 1903
10 Chevaux — 2 Cylindres
6000 francs

Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages en tout

102, Rue des Vivants, 102
BORDEAUX-LA BASTIDE

PRENEZ GARDE, Mad

Vous commencez à grossir, et grossir, vieillir. Prenez donc tous les jours dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre fi restera ou redeviendra svelte. — Le flac 50 dragées est expédié franco par le LABORAT 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-po TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CE Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty

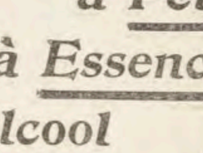
PLUS D'ENGELURES

Soulagement immédiat, guérison en 3 jours
PAR LE
Baume Saint-Vincent
Pl.ie PATRIARCHE, Nevers, 1 fr. 50, fo 1 fr. 60.

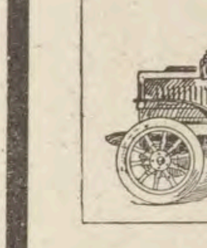
La Maison EYQUEM,
491, Boulevard Péreire,
PARIS
pourra vous livrer à partir de 25 fr. des appareils reproduisant à mille exe plaires l'écriture de votre machine écrire ou à trois mille exemplaires, votr écriture manuscrite.

Fabrique de Papiers cirés

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC**



SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS,
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.



APPAREILS EXTRA-RAPIDS

Pour imprimer sans préparat et en noir
les Circulaires, Convocations, c
TÉLÉPH : 503-7

Loiret

PÈRE DE CHANTILLY

Médailles d'Or aux Expositions

ONGUENT ROUGE MÉRÉ

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU
Guérison rapide et sûre des *Boiteries, Ecarts Efforts, Vessigons, Molettes, Engorgements, Courbes, Suros, Eparvins.*
Effet gradué à volonté.—Pas de traces.
LA BOITE, AVEC BROCHURE, FRANCO : 3 FR. 50

LE PHYSIC BALL MÉRÉ

Est le meilleur purgatif pour tous genres de Chevaux

EMBROCATION MÉRÉ

Dite ***Trésor du Sportsman.***
Liniment révulsif sans rival pour fortifier les jambes des chevaux
La bouteille : 5 fr. — Franco gare, 5 fr. 60.

CAPSULES PERRONCITO (ŒSTRES et VERS DU CHEVAL) 3 fr. la Boîte

LES AUTOMOBILES MERCÉDÈS

Détentrices de la Coupe
GORDON-BENNETT
vont faire sensation au prochain SALON DE L'AUTOMOBILE et seront les plus demandées sur le marché automobile en 1904.

20-24 CHEVAUX ◆ 28-32 CHEVAUX ◆ 40 CHEVAUX ◆ 60 CHEVAUX

TRÈS IMPORTANT. — Les commandes pour 1904 étant près d'atteindre le chiffre de production, prière de s'inscrire sans retard.

Renseignements à demander à **M. C.-L. CHARLEY**
71, Avenue des Champs-Élysées, PARIS
CONCESSIONNAIRE EXCLUSIF POUR LA FRANCE
Télégraphe : AMCHARLEY ⚜ Téléphone : 549-77

NOUVEAUTÉS :
Long châssis
Suspension extra-souple
Silence absolu
C'est l'idéal pour le tourisme.

AVIS AUX CHASSEURS

CHATEAU DU TOUQUET

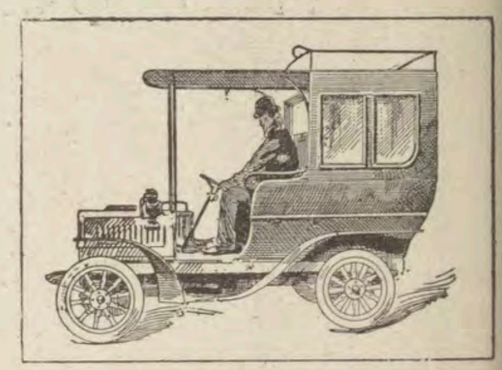
Hôtel ouvert toute l'année
Forêt de 1.000 hectares
Garenne giboyeuse
Passages nombreux de sauvagin
4 kilom. de rivière sur la Canch
3 heures de Paris.
GARE D'ÉTAPLES (PAS-DE-CALAIS

MOTEURS

à Gaz
à Gaz pauvre
à Pétrole
à Essence
à Alcool

Paris 1900, Hors Concours, Membre du Jury ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

AUTOMOBILES TONY HUBER



OMNIBUS
Châssis 6, 8, 11, 14 et 20 chevaux. Transmission à cardan ou à chaînes. Prise directe en grande vitesse.

USINES :
56, r. du Vieux-Pont-de-Sèvres, BILLANCOURT

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en
48 HEURES
les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

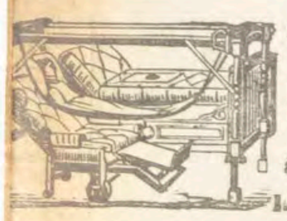
SANTAL MIDY

L'Appareil PHOTO JOUGLA

5, Rue de Rivoli

SINNOX

se charge en
PLEIN JOUR
avec la Boîte de Plaques elle-même.



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HÔPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Franco du Catalogue contenant 423 fig

NOUILLES & MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS
BISCUITS

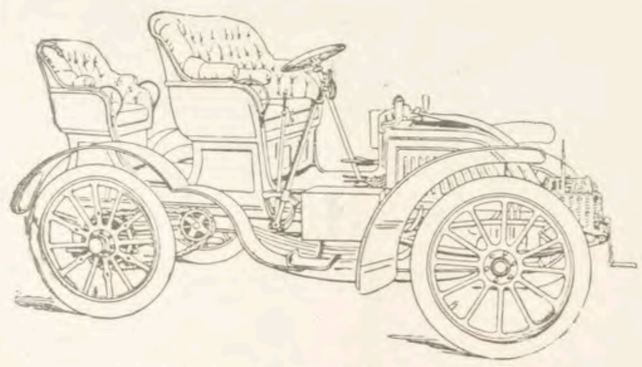
SCAPINI

MAISON PRINCIPALE
38, Bd de Strasbourg — PARIS

La petite voiture americaine

OLDSMOBILE

SERA LE SUCCÈS DU SALON D'AUTOMOBILES 1903
S'adresser : OLDS MOTOR WORKS, 6, Rue Béranger ou M. E. MERVILLE, 8, Rue Bayar



SPIDER ROI DES BELGES

A. VEDRINE & Cie

Carrossiers
COURBEVOIE
(Seine)
Téléphone : 562-62

PNEU

CONTINENTAL

GAGNANT LA COUPE
GORDON-BENNETT

18, RUE BRUNEL, PARIS

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . 16 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.

20 Novembre 1903. — N° 271

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

(Cl. International Press Agency.)

DE CALAIS A DOUVRES A LA REMORQUE D'UN CERF-VOLANT.

On a traversé un peu de toutes les façons, en skiff, en ballon, à la nage, le détroit qui nous sépare de l'Angleterre; le capitaine S.-F. Cody, le fameux Buffalo Bill, vient d'en découvrir une nouvelle. Il s'est rendu de Calais a Douvres à la remorque d'un cerf-volant de son invention. Notre photographie le représente à son arrivée dans le port de Douvres, après 11 heures de traversée, dans son minuscule canot, la Lela.

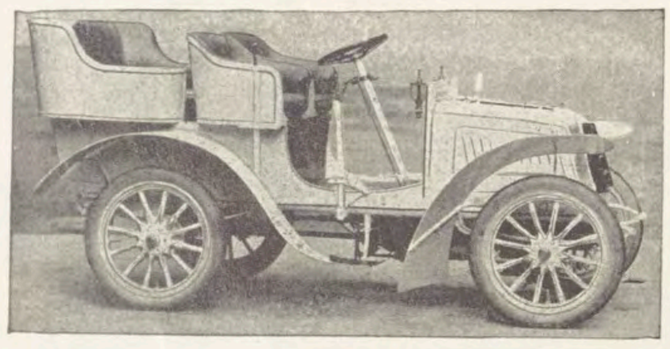
(Voir l'article page 866.)

ENTRE NOUS

Notre Concours d'Honneur

UNE CHANCE SUR CENT DE GAGNER UNE VOITURE AUTOMOBILE

On sait que les vingt-cinq premiers de chacun des quatre grands concours que nous avons fait disputer dans le courant de la saison d'été, outre les prix qu'ils ont touchés pour chacune de ces compétitions, ont été qualifiés pour un **Concours d'Honneur** *dont le prix unique consiste en une superbe voiture automobile dont nous donnons ci-dessous la photographie.*



Voiture **BOYER** 6 chevaux, 4 places, carrosserie de luxe, munie de pneumatiques **Continental**.
Valeur : **6.000** francs.

Soucieux de donner aux concurrents toutes les conditions d'égalité et d'impartialité désirables dans une épreuve aussi importante, nous avons décidé de faire porter le sujet de ce concours sur une question accessible à tous et dont la réponse nous sera donnée par un document officiel tel que l'authenticité ne puisse en être suspectée.

Voici donc la question :

Quel sera le nombre total des entrées PAYANTES au Salon de l'Automobile de 1903?

On sait que le Salon de l'Automobile et du Cycle ouvre ses portes le 10 décembre prochain pour les fermer le 25.

Pour donner aux concurrents une idée approximative du chiffre des visiteurs payants, disons qu'il a été l'an dernier de 250.000 environ.

A la fin de chacune des Expositions, l'Automobile-Club fait connaître le chiffre des entrées gratuites et payantes. C'est le chiffre officiel de ces derniers qui sera la réponse à notre question.

Le concurrent dont le chiffre se rapprochera le plus du chiffre officiel sera déclaré gagnant.

Le concours sera clos le 5 décembre.

En nous envoyant leur réponse, les concurrents devront nous faire connaître celui des quatre concours préliminaires dans lequel ils ont été classés.

Nos 50 Hors-texte

Notre *Galerie des Célébrités Sportives* remporte un prodigieux succès. Nous avons publié déjà les portraits de Garin, Jenatzy, M. Edmond Blanc, Santos-Dumont, le lieutenant Bausil, Ellegaard, Gabriel, Major Taylor, Lucien Robert, Comte de la Vaulx, le Capitaine Gérard, Marius Eynard, Marcel Cadolle, Maurice Fournier, Klingelhœfer, Louis Mérignac, et nous continuons aujourd'hui par celui de Paul Pons.

Nous engageons nos lecteurs qui n'auraient pas les numéros précédents à nous les demander au plus tôt, afin d'avoir complète cette admirable collection, quand le moment sera venu de réunir ces 50 magnifiques portraits de sportsmen dans l'album que nous ferons spécialement établir.

L'ABONDANCE des matières nous force à remettre au prochain numéro la suite de notre intéressant article

Les Femmes en Ballon libre
par François PEYREY

Les stalles d'attente.
Les chevaux amenés qui doivent prendre part aux épreuves de la journée attendent dans les stalles aménagées dans un coin du paddock.

A Nice ✤ Le Grand Critérium et le Grand Prix

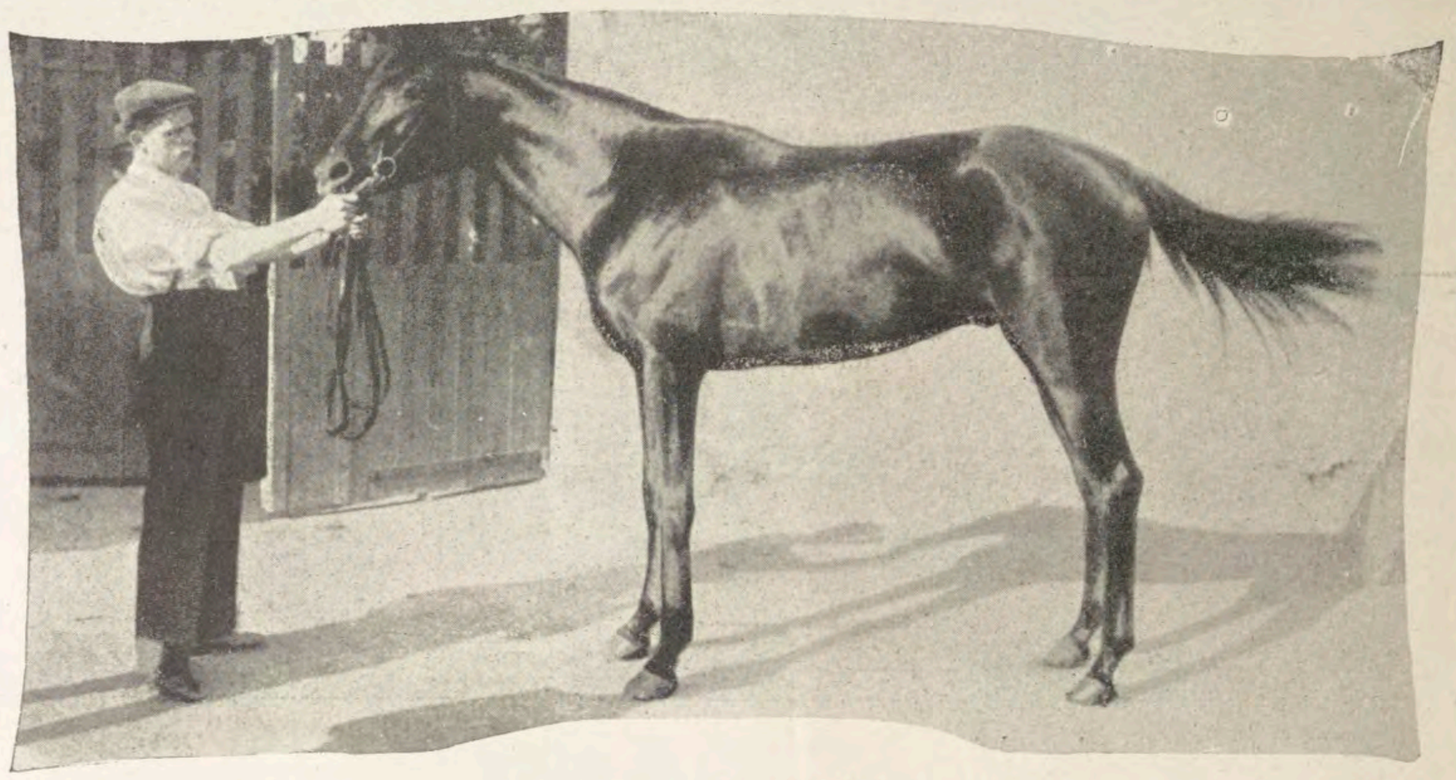
Les deux réunions d'automne qui terminent la saison de plat n'ont pas le brillant succès des grandes réunions de janvier ; néanmoins elles avaient attiré beaucoup de monde, et grâce aux trains de luxe de la Compagnie internationale des wagons-lits, de nombreux sportsmen ont pu assister au Grand Critérium et au Grand Prix sans manquer l'importante réunion de dimanche à Auteuil.

✤ ✤ ✤

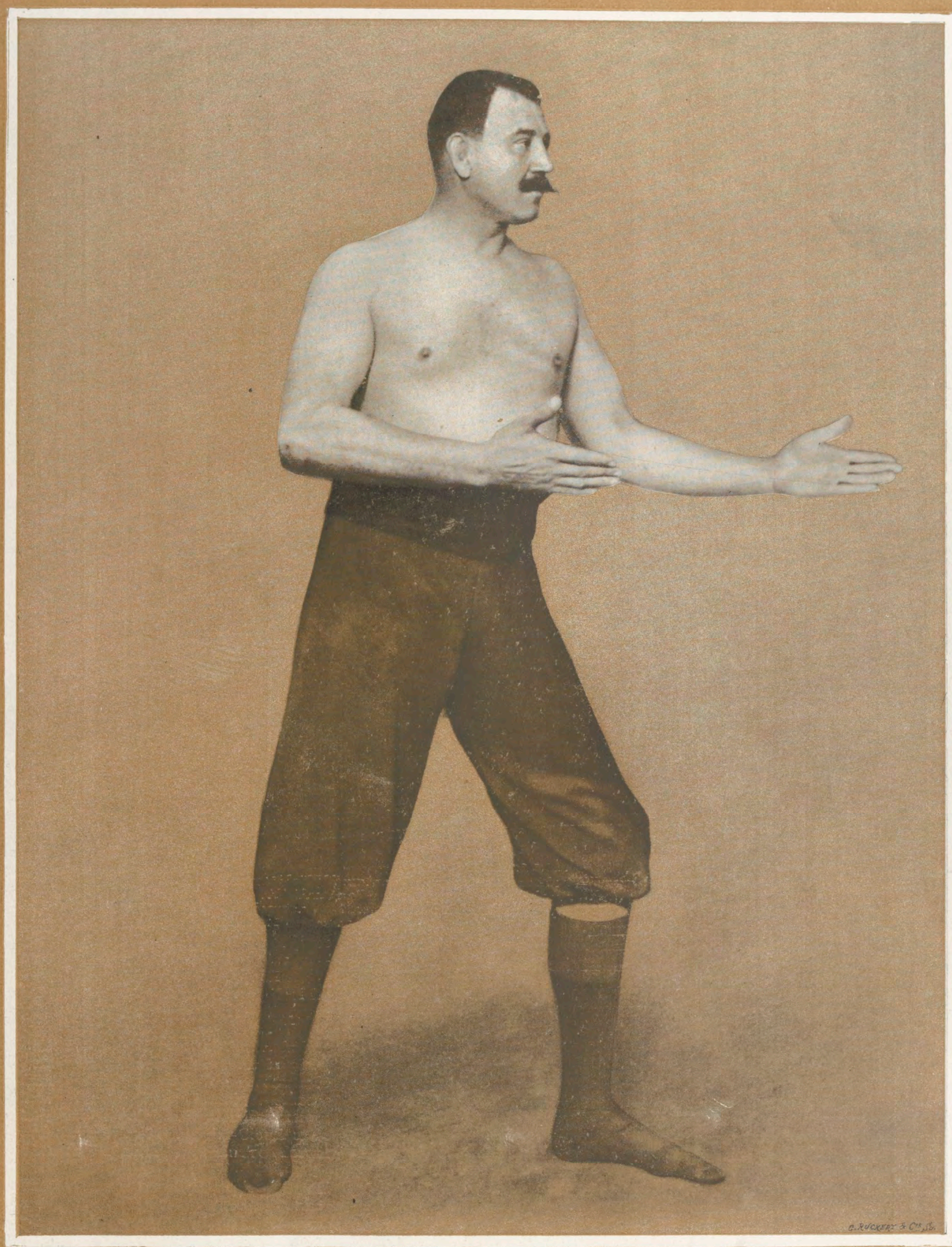
LE succès de la première réunion de Nice a été pour le plus jeune des entraîneurs, J. Count ; le succès de la seconde, pour un des doyens de la profession, W. Webb, et peut-être même que sans un incident de course, J. Count eût enlevé le Grand Prix après le Grand Critérium.

On ne pouvait guère prévoir le résultat du Critérium, et la surprise a été grande même pour l'entraîneur du vainqueur. J. Count, qui est en passe de cueillir autant de lauriers que son père, l'excellent entraîneur de MM. de Brémond et Deschamps, avait, il est vrai, amené ses chevaux dans une condition parfaite, ne négligeant rien ; avec lui il avait fait venir de Chantilly l'habile maréchal ferrant qu'est le fils Taylor ; il avait tenu de plus à ce que ses chevaux retrouvassent sur la Côte d'Azur leur nourriture habituelle et Devis comme Frisquet et Dominos eurent, dans leurs mangeoires, durant leur villégiature, leur bonne avoine de Chantilly. Devis, qui gagna avec une extrême facilité le Grand Critérium, s'est, par cette victoire remportée sur une piste aussi spéciale que celle du Var, réhabilité de ses échecs succes-

Avant le Grand Prix.
W. Webb, entraîneur particulier du comte de Pourtalès, propriétaire d'Hébron, vainqueur du Grand Prix, et le jockey O'Connor.



Le vainqueur du Grand Critérium.
Devis, *par Reminer et Dentelle. Propriétaire, M. B. Chan ; entraîneur, J. Count, qui dans le Grand Critérium a battu de trois longueurs Xiphias (distancé), Zimpanet, Troubadour, Cascadeuse, etc.*



PAUL PONS

Rigby J. Count Tobar H. Taylor, le maréchal de Chantilly, qui a accompagné Frisquet dans son déplacement.

Les dernières instructions.
J. Count, entraîneur de Frisquet (arrivé 2e), donnant ses ordres au jockey Rigby.

Avant la victoire.
L'entraîneur W. Webb vient de seller Hébron au comte de Pourtalès.

L'éleveur du vainqueur.
Le baron de Schickler, éleveur d'Hébron, dont le propriétaire est le comte de Pourtalès son gendre est félicité par les propriétaires présents.

tamment dans le prix des Chênes, a paru transformé ; il est vrai de dire aussi qu'Alec Carter l'a monté à la perfection ; enfermé presque dans le peloton aux trois quarts du parcours, il a dû détacher le fils de Reminder, par un tournant qui aurait pu lui coûter la victoire, et il est venu, dans la ligne droite, battre nettement Xiphias qu'une inadvertance de son jockey a fait distancer (Nash Turner, en effet, a mis pied à terre avant la rentrée aux balances) Zimpanet, Troubadour et la favorite Cascadeuse II. Si nous nous reportons aux épreuves de cette saison, la place de Devis est très exacte, il se retrouve, en effet, à six livres d'écart, devant Xiphias II dont il s'était montré l'égal, à peu de chose près, derrière Feuille de Chou II, au Bois de Boulogne ; quant à Zimpanet, c'est un flyer qui avait course gagnée à 1.000 mètres, mais n'existait plus à 1.500 mètres.

Le Grand Prix de Nice est en même temps qu'une des plus belles courses de l'année, une des plus importantes, et sa belle allocation va en général à de très bons chevaux souvent malheureux. C'est un bon encouragement à la bonne production. Le vainqueur Hébron en est une nouvelle preuve. Cet excellent fils de Le Sancy pouvait prétendre à l'un des premiers rangs de sa génération ; un accident l'empêcha de courir les courses du printemps et de l'été et jamais encore il n'avait gagné une épreuve à la hauteur de son mérite. Les courses d'Hébron, ses victoires sur Knicknack et Aoste, étaient cependant assez bonnes pour lui assurer la place de premier favori et cependant — on se demande pourquoi — les chevaux du baron Leonino, Flâneur et Surprenant, lui étaient préférés, le premier surtout ; peut-être à cause de sa victoire à Saint-Cloud et de sa place à Chantilly derrière La Chine et devant Martinique.

Hébron était dans une condition splendide qui fait le plus grand honneur à W. Webb, et O'Connor l'a monté avec la précision et le tact qu'il sait avoir quand il veut. J'ai demandé au jockey du comte de Pourtalès comment il avait gagné cette course et voici sa réponse : « J'avais confiance d'abord, et c'est un grand point ; je craignais Flâneur et Frisquet ; à la moitié du parcours j'ai senti que Flâneur ne serait pas dangereux et j'ai surveillé Frisquet ; à un moment je l'ai tâté, et comme j'ai vu que je pouvais l'avoir, j'ai choisi le moment propice pour faire donner son effort à Hébron qui est très courageux. » Le fils de Le Sancy n'a battu que d'une longueur Frisquet, qui sifs. Lui qui avait montré si souvent tant de mauvais vouloir, tant d'inégalité, mais qui n'en avait pas moins fait preuve de qualités notamment dans le prix des Chênes, a paru transformé ; il est vrai de dire aussi qu'Alec Carter l'a monté à la perfection ; enfermé presque dans le peloton aux trois quarts du parcours, il a dû détacher le fils de Reminder, par un tournant qui aurait pu lui coûter la victoire, et il est venu, dans la ligne droite, battre nettement Xiphias qu'une inadvertance de son jockey a fait distancer (Nash Turner, en effet, a mis pied à terre avant la rentrée aux balances) Zimpanet, Troubadour et la favorite Cascadeuse II. Si nous nous reportons aux épreuves de cette saison, la place de Devis est très exacte, il se retrouve, en effet, à six livres d'écart, devant Xiphias II dont il s'était montré l'égal, à peu de chose près, derrière Feuille de Chou II, au Bois de Boulogne ; quant à Zimpanet, c'est un flyer qui avait course gagnée à 1.000 mètres, mais n'existait plus à 1.500 mètres.

Le Grand Prix de Nice est en même temps qu'une des plus belles courses de l'année, une des plus importantes, et sa belle allocation va en général à de très bons chevaux souvent malheureux. C'est un bon encouragement à la bonne production. Le vainqueur Hébron en est une nouvelle preuve. Cet excellent fils de Le Sancy pouvait prétendre à l'un des premiers rangs de sa génération ; un accident l'empêcha de courir les courses du printemps et de l'été et jamais encore il n'avait gagné une épreuve à la hauteur de son mérite. Les courses d'Hébron, ses victoires sur Knicknack et Aoste, étaient cependant assez bonnes pour lui assurer la place de premier favori et cependant — on se demande pourquoi — les chevaux du baron Leonino, Flâneur et Surprenant, lui étaient préférés, le premier surtout ; peut-être à cause de sa victoire à Saint-Cloud et de sa place à Chantilly derrière La Chine et devant Martinique.

Hébron était dans une condition splendide qui fait le plus grand honneur à W. Webb, et O'Connor l'a monté avec la précision et le tact qu'il sait avoir quand il veut. J'ai demandé au jockey du comte de Pourtalès comment il avait gagné cette course et voici sa réponse : « J'avais confiance d'abord, et c'est un grand point ; je craignais Flâneur et Frisquet ; à la moitié du parcours j'ai senti que Flâneur ne serait pas dangereux et j'ai surveillé Frisquet ; à un moment je l'ai tâté, et comme j'ai vu que je pouvais l'avoir, j'ai choisi le moment propice pour faire donner son effort à Hébron qui est très courageux. » Le fils de Le Sancy n'a battu que d'une longueur Frisquet, qui comptait de nombreux partisans en raison de sa bonne course de Marseille après celle du Conseil Municipal et aussi du récent succès remporté par son jeune compagnon d'écurie Devis ; peut-être bien que si Rigby n'avait eu une étrivière cassée à 300 mètres de l'arrivée, la lutte aurait été plus chaude. Rigby a fait tout ce qu'il a pu pour gagner : parti en tête, il a mené un train d'enfer, s'assurant une avance inquiétante pour ses adversaires, bonne précaution sur une piste aux tournants courts et rapprochés comme celle de Nice.

Après la victoire.
La rentrée d'Hébron, par Le Sancy et Clémentine. (Eleveur, le baron de Schickler ; propriétaire, le comte de Pourtalès ; entraîneur, W. Webb ; jockey, O'Connor), vainqueur du Grand Prix de Nice (50000 fr., 2.400 m.) sur Frisquet, Camisole, Savone, etc., etc.

Le favori du Grand Prix.
L'entraîneur K. Jones surveillant l'arrivée des deux chevaux du baron Leonino, Flâneur et Surprenant (Flâneur, favori de l'épreuve, a fini 7e et Surprenant 5e).

Les deux premiers ont aussi une supériorité marquée sur leurs concurrents. Cette bonne et vaillante Camisole, exemple d'endurance et de courage malheureux, n'a pu prendre que la troisième place sur Savone, un bon quatre ans au vicomte d'Harcourt, favorisé par le poids sur Vieux Paris, Flâneur, Surprenant et Sillon.

En somme, dans cette épreuve courue sur une piste un peu spéciale, nous avons retrouvé la forme du Prix du Conseil-Municipal. Un autre très bon cheval, Yildiz Kiosk, également au comte de Pourtalès et sortant aussi de l'élevage de Martinvast, a, dans le Prix de Clôture, fait parler la qualité plus haut que le poids ; on peut féliciter hautement le handicapeur de la Société des courses de Nice, car la lutte s'est terminée entre les deux chevaux placés à l'extrémité de l'échelle des poids : Yildiz Kiosk et Megara, qui portaient 57 et 46 kilos ; le poids moyen, Conrad, à M. Zafiropulo, a pris la troisième place ; c'est du reste la seule écurie du Midi ayant réussi à se placer dans les diverses épreuves des deux journées.

Dans cette épreuve nous avons avec plaisir revu en selle l'excellent French, qui vient, comme premier jockey de l'entraîneur italien Coster, de monter 49 gagnants en Italie : il montait l'ancienne pouliche de M. Charron, Mayotte. French passera l'année prochaine encore en Italie ; c'est un joyeux compagnon et un parfait arbitre des matchs de foot-ball qui manquera à Chantilly.

Le « papa » Lieux a accaparé le Prix de la Turbie et enlevé le Prix de Carabacel avec Villeurbanne, battant Persée, à M. Zafiropulo, Mimosa et ses deux anciens compagnons de boxes : Amoureuse et Aglaé.

Et maintenant nous exprimerons un souhait, c'est que ces deux réunions de plat soient reportées à une autre date ; elles coïncident avec les réunions de Bordeaux et bien des propriétaires sont obligés de faire un choix, et puis ce n'est pas encore la « saison » de Nice. La Société des courses obtiendrait, à coup sûr, un succès beaucoup plus grand en commençant la saison des courses plates au lieu de la terminer.

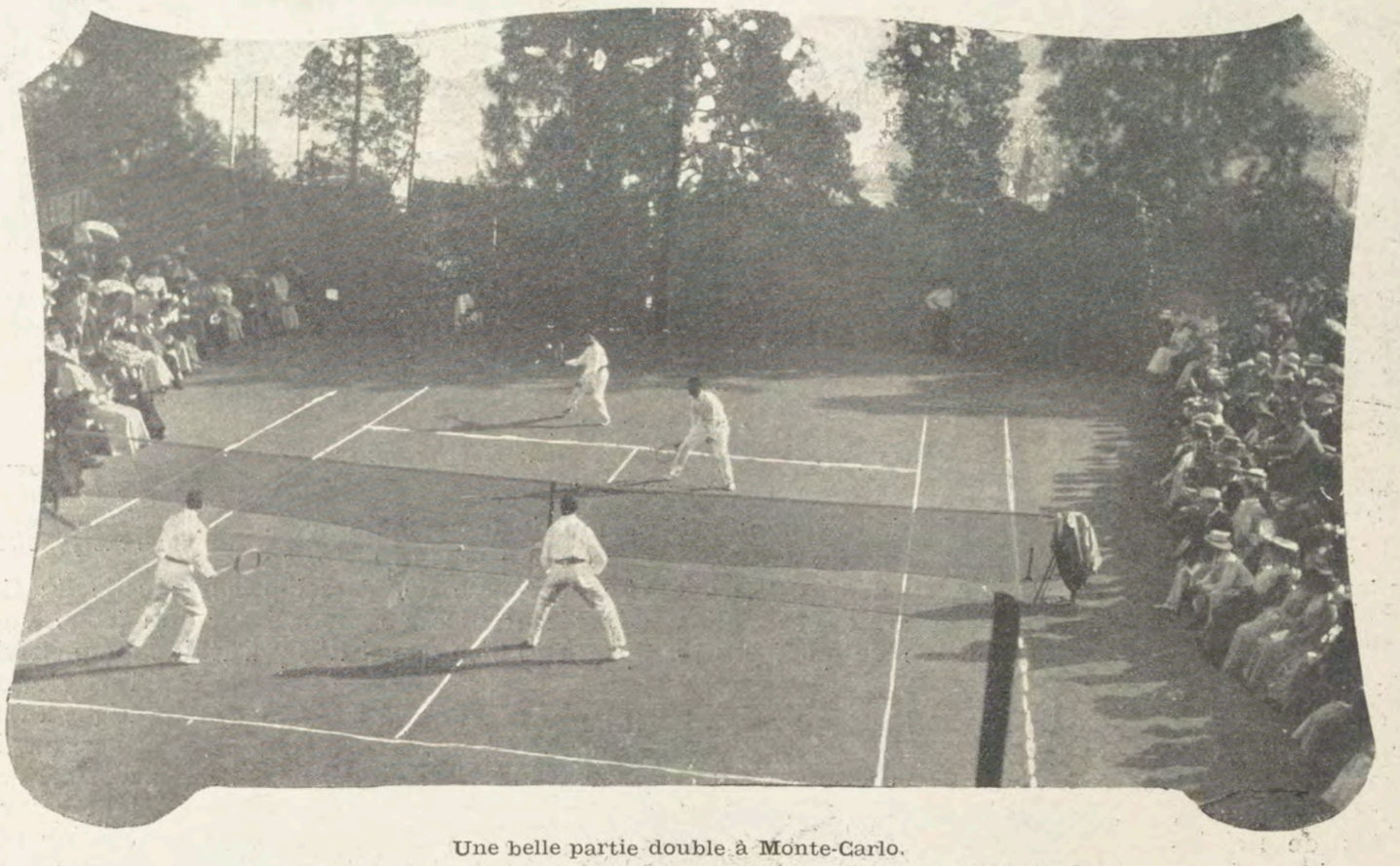
PAUL MÉGNIN.

La Saison de Tennis en France et à l'Étranger

La saison de tennis est maintenant terminée. M. Ch.-A. Voigt, dont nos lecteurs ont déjà pu apprécier la compétence, a bien voulu aimablement jeter pour eux un coup d'œil rétrospectif sur les nombreuses belles parties qui se sont jouées cette année sur les grands cours d'Europe.

La saison de lawn-tennis qui vient de se terminer a été des plus intéressantes à tous les points de vue.

Ce fut tout d'abord, au commencement de l'année, sur le Littoral, aux concours de Monte-Carlo et de Nice, que nous avons assisté à de fort beaux matches. En effet, jamais on n'a vu tant de grandes raquettes réunies à un tournoi continental qu'à Monte-Carlo, dans la première semaine de mars. Nous citons : R.-F. et H.-L. Doherty, Smith, Riseley, Ritchie, Hillyard, Cazalet, Goodbody, les frères Allen, Sweetman, Lemaire de Warzée, Beukema, miss Lowther et la comtesse de Schulenburg.



Une belle partie double à Monte-Carlo.
Les frères Doherty furent battus par Smith et Riseley par 3 parties à rien.

Rarement on vit de si palpitants matches, surtout celui dans lequel Smith et Riseley ont battu la célèbre équipe Doherty par 3 parties à 0. Il est vrai que c'était un match de handicap, mais chaque équipe partait à égalité et c'était à qui gagnerait d'abord trois parties. Le jeu de fond de Smith et le jeu au filet de Riseley ont été remarquables.

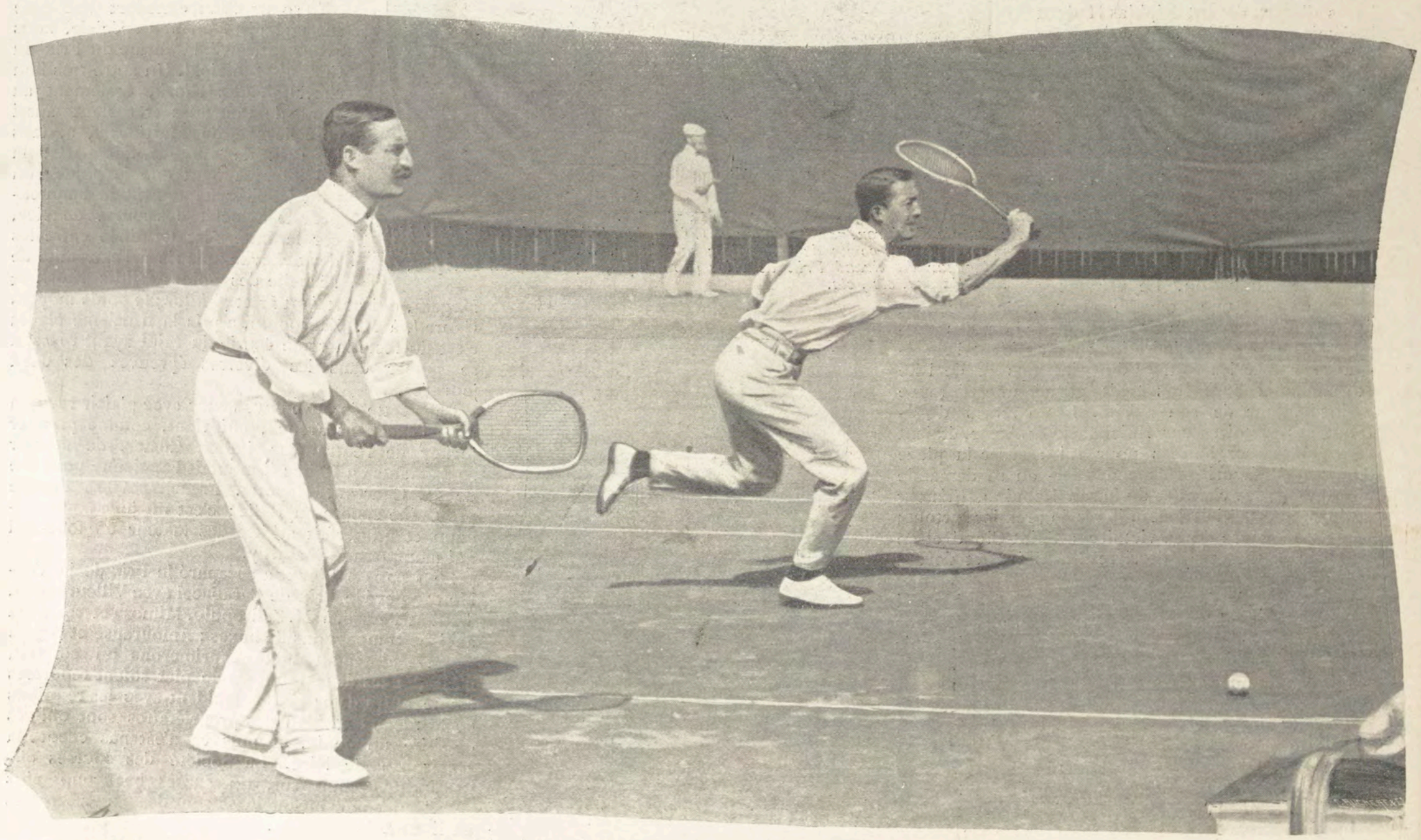
Dans les singles, R.-F. Doherty triompha dans la finale de Riseley, dans un grand match où la première partie était pour Doherty par 6 jeux à 3, et la seconde pour Riseley par 16 jeux à 14; ce dernier se retirait ensuite épuisé, laissant la victoire à son rival.

La semaine suivante, à Nice, le jeune Doherty battit Smith par 3 parties à 2 dans la finale. Ce tournoi restera mémorable par suite des faciles victoires remportées par les amateurs (les frères Doherty) en singles sur les deux meilleurs professionnels, Burke et Kerr, dans les matches d'exhibition pour les prix Higgins. Dans sa partie contre Burke, R.-F. Doherty a pu gagner 17 jeux de suite, c'est-à-dire presque trois « love sets ». La supériorité des amateurs a donc été incontestablement prouvée.

Max Decugis a gagné le Championnat simple international de France sur les cours couverts du Tennis-Club de Paris, à Pâques, battant Ritchie assez facilement dans la finale. Decugis et Worth ont remporté le Championnat double et Mlle Masson, le Championnat de dames.

En Angleterre, H.-L. Doherty a facilement défendu son titre de champion et les frères Doherty ont regagné le Championnat double contre leurs formidables adversaires de Monte-Carlo, Smith et Riseley, la santé de Smith laissant beaucoup à désirer.

R.-F. Doherty, accompagné de Norris, a répété sa visite annuelle aux championnats de Paris, championnats organisés par le vicomte Léon



(Cliché M. Rice.)

Hillyard et Cazalet sur les cours de Nice.

M. Voigt. Vte de Janzé.
Le vicomte Léon de Janzé, juge-arbitre et M. Ch. Voigt, directeur-handicapeur des Concours au Cercle de l'île de Puteaux.

Les joueurs belges à Hombourg, P. de Borman et M. Lemaire de Warzée.

Miss Lowther, une des meilleures joueuses d'outre-Manche, championne des cours couverts de Londres, de Nice, Monte-Carlo et Hombourg.

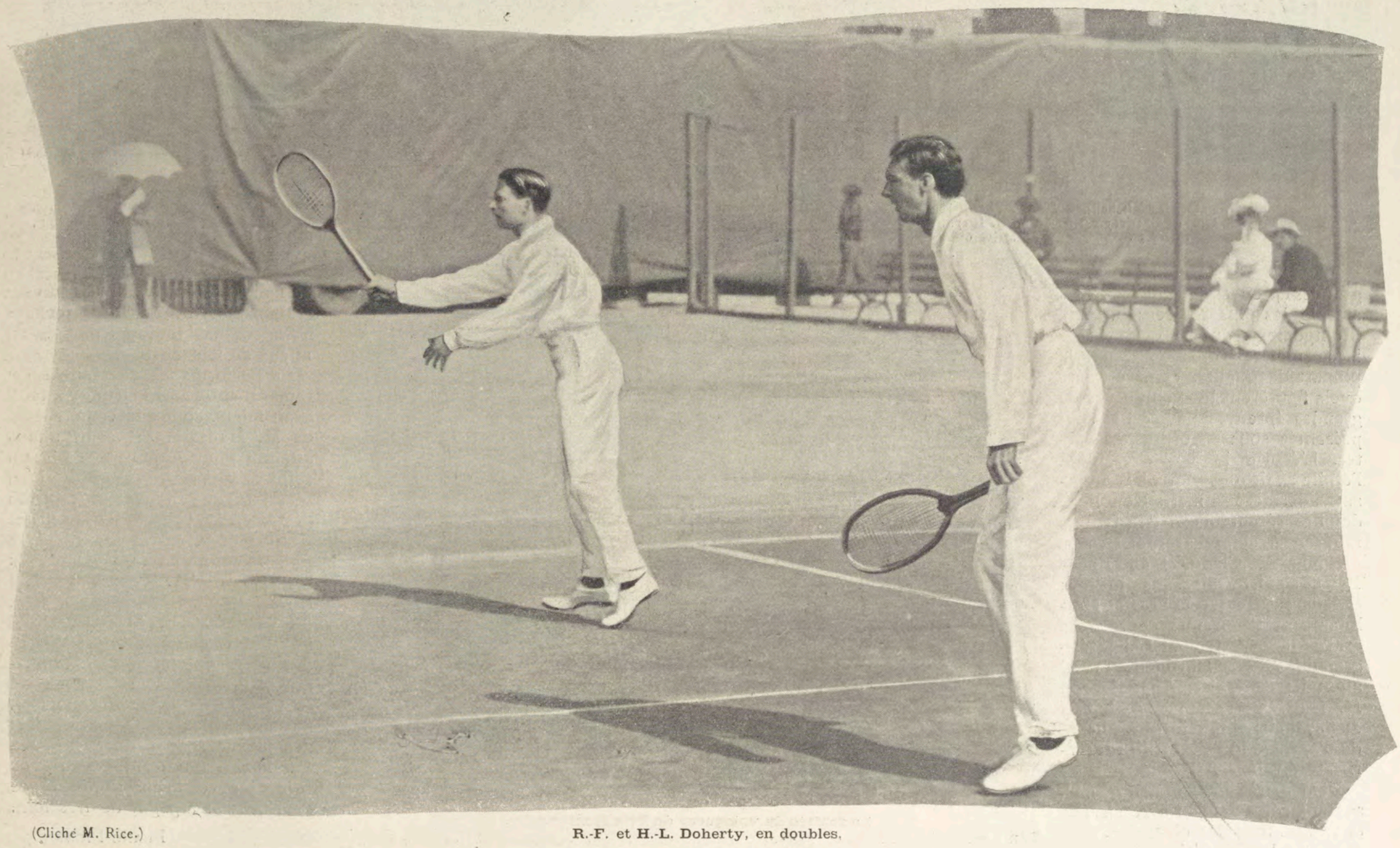
de Janzé sur les cours du fashionable Cercle de l'île de Puteaux. Dans la finale du single pour la Coupe de la *Vie au Grand Air*, Doherty a battu Max Decugis par 3 parties à 0, ce dernier n'étant pas dans sa forme de Pâques, vu le service militaire qu'il a fait cette année. Par contre, Decugis et Aymé ont triomphé sur Doherty et Norris, dans les doubles, par 3 à 0 ; la victoire de l'équipe française fut accueillie avec un grand enthousiasme. A cette occasion, on a pu aussi admirer le beau jeu de double de l'Américain Hobart ; sa victoire dans le Championnat mixte avec Mlle Katie Gillou sur Doherty et Mlle Prévost (gagnante du Championnat de dames) fut une des plus belles parties de ce genre qu'on ait jamais vues en France ou ailleurs.

Au mois d'août, les frères Doherty se sont rendus en Amérique où ils ont non seulement gagné les Championnats simples et doubles des Etats-Unis, à Newport, mais aussi réussi à remporter la Coupe internationale Davis sans perdre un seul match. La rencontre internationale aura donc lieu en Angleterre l'été prochain et, outre les Anglais et les Américains, nous croyons savoir que la France, la Belgique et l'Autriche seront également représentées par leurs meilleurs joueurs.

Les concours de Hombourg-les-Bains ont eu leurs succès habituels, tous les meilleurs joueurs du continent s'y étant donné rendez-vous. On déplorait seulement l'absence des Français et des Autrichiens, et surtout de Decugis, qui aurait pu se mesurer avec le Belge de Borman, les opinions étant assez partagées sur leur supériorité relative. Contrairement aux pronostics, la victoire est restée à un vétéran anglais, Ball-Greene.

(A suivre.)

CHARLES A. VOIGT.

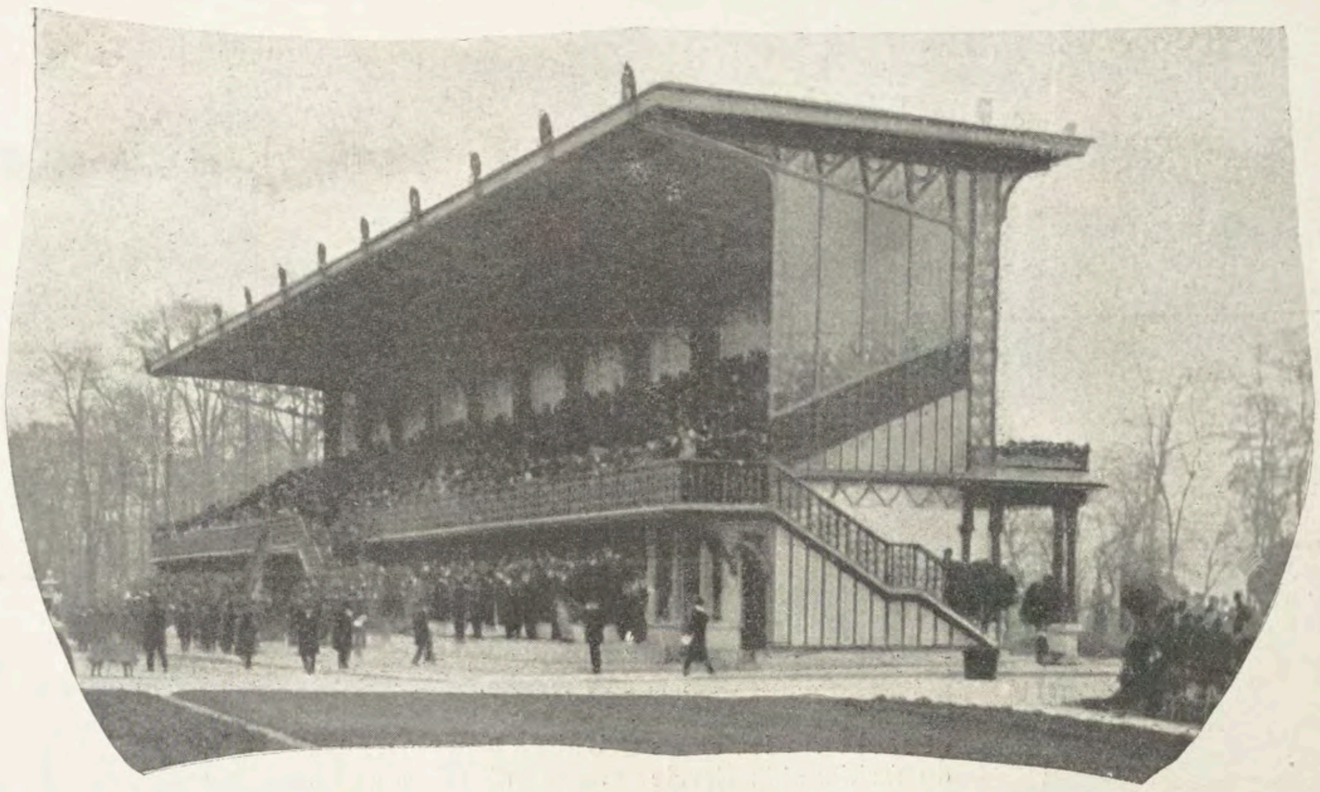


(Cliché M. Rice.)

R.-F. et H.-L. Doherty, en doubles.

La fermeture de Saint-Ouen et le Prix Montgomery à Auteuil

Saint-Ouen vient de fermer ses portes — fermeture un peu hâtive, car c'est un hippodrome aimé des Parisiens — est-ce pour donner au Demi-sang l'occasion de donner quelques réunions mixtes à Vincennes? Cette ultime réunion a été très brillante, bien qu'aucune épreuve importante ne figurât au programme. A Auteuil, nous eûmes un dimanche d'un grand intérêt sportif, dont l'épreuve principale était le Prix Montgomery.



Les nouvelles tribunes de Saint-Ouen.

Cette année, la Société Sportive a, au début de la saison, inauguré de nouvelles tribunes à Saint-Ouen. L'an prochain, c'est à Maisons-Laffitte que nous aurons une nouvelle inauguration de tribunes.

Le 15 novembre marque une date dans le sport hippique; c'est, avec Nice et Bordeaux, la fin finale des courses plates : tout est au steeple-chasing. Dimanche, au programme d'Auteuil, figurait une des grandes épreuves de l'année, un des steeple les plus sévères : le Prix Montgomery, qui se dispute sur 5.500 mètres ; onze chevaux, la plupart de qualité, et parmi lesquels figurèrent les vainqueurs de grandes épreuves passées, se sont présentés sous les ordres du starter. L'écurie invincible — dont l'étoile avait un peu pâli la quinzaine dernière — mettait en ligne deux représentants, Aristo II, très modeste steeple-chaser, et Dam, à M. Marino Clado. L'entraîneur Leigh se trouvait sans jockey; Owens s'est cassé le bras et Hollobone avait fait une chute assez grave ; immédiatement Leigh télégraphia à M. Hartigan, lequel montait vendredi en Angleterre, et M. Hartigan accepta de monter Dam ; il arriva tout juste à 1 heure de l'après-midi à Auteuil ; il méritait de vaincre.

Dam a très brillamment gagné, sautant correctement avec aisance et entrain tous les obstacles, et il a su, sur le plat, résister à l'assaut du vieux Mélibée, qui semble avoir retrouvé sa forme ancienne. Illuminé a pris la troisième place. La performance des deux top-weights, Dam et Illuminé, portant 73 et 73 1/2, séparés par le vainqueur du Grand Steeple de 1900, auquel ils rendaient, l'un 24, l'autre 25 livres, est remarquable. Je noterai aussi l'excellente course de Faux-Fuyant, qu'on ne s'attendait certes pas à trouver aussi près des trois premiers.

Du reste, quand un gentleman monte très bien — ils sont rares, on les compte — je le préfère à un jockey. Les montes de MM. Urbain David et Hartigan, sur un parcours aussi long et aussi difficile que celui du Prix de Montgomery, ont été d'excellents atouts pour Faux-Fuyant et Dam que leurs précédents jockeys n'avaient pas toujours montés au mieux de leur chance.

La performance de Mélibée est remarquable, et si le jeune H. Holl avait mieux connu le vieux cheval de M. Maurain, s'il avait moins attendu pour le pousser dans son action, il aurait peut-être bien réussi à faire sentir le poids à Dam et à la prendre de vitesse sur la fin.

Voilà Violon II de nouveau disparu pour un temps assez long : le cheval de M. Douvreleur s'est dérobé et est tombé dans le Prix du Trocadéro, et, bien qu'il ait terminé le parcours, sa carrière est bien compromise ; il boitait très bas à sa rentrée et paraissait complètement déhanché. Sauteur brillant, mais peu sûr, cet accident devait lui arriver. Humour, qui appartient à une écurie en forme et veinarde, a profité de l'accident et a gagné de très loin.

FRANC PICARD.

Illuminé (H. Mitchell), à M. de Cherisey, arrivé 3e. | *Dampierre* (A. Flint), à M. G. Dreyfus, arrivé 6e. | *Mélibée* (H. Holt), à M. Maurain, arrivé 2e. | *Dam* (M. Hartigan), à M. M. Clado, arrivé 1er. | *Beliané* (Ch. Bariller), à M. Aubry, tombé au 2e saut. | *Umber* (Hart), à M. Mills, tombé au mur en pierres. | *Faux Fuyant* (M. Urbain David), à M. Morand, arrivé 4e.

Le Prix Montgomery (steeple-chase handicap.— 40.000 fr. — 5.500 m.)

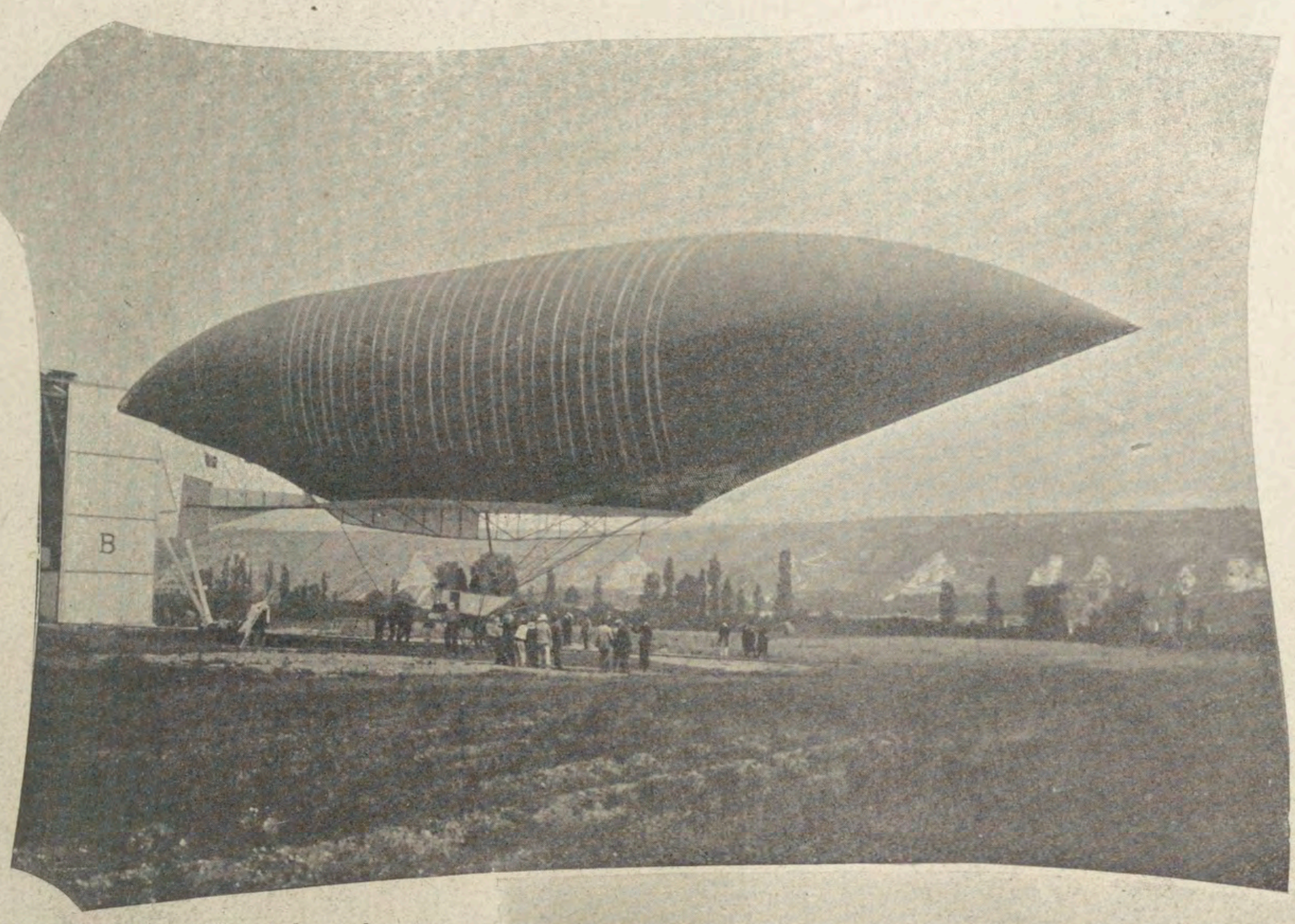
Le premier saut de la rivière des tribunes.

La rentrée du vainqueur du Prix Montgomery.

Dam, *par Saint-Damien et Mag. Propriétaire, M. Marino Clado ; entraîneur, Leigh ; jockey, M. Hartigan.*

L'Aéronat "Lebaudy" à Paris

La quiétude des ouvriers continuant toujours la démolition de ce qui fut un Château-d'Eau, pendant l'Exposition Universelle de 1900, fut singulièrement troublée, jeudi matin, par la descente, auprès des ruines... éternelles, de l'aéronat de Moisson : le Lebaudy. *Ce ballon automobile, que nous avons décrit en détail dans un précédent numéro de la* Vie au Grand Air, *s'était, en effet, soudainement décidé à rendre à Paris une visite depuis longtemps projetée.*



L'aéronat "Lebaudy" sort de son hangar de Moisson, avant son départ pour Paris.

Élevé à 9 h. 20 du matin, l'aéronat atterrissait heureusement, 1 h. 41 m. après son départ, entre la Galerie des Machines et la Tour Eiffel, ayant à son bord M. Georges Juchmès, pilote, et M. Rey, mécanicien. Distance parcourue, à vol d'oiseau: 55 kilomètres.

Peu après l'atterrissage, la nacelle était séparée de l'enveloppe et le tout garé dans la Galerie des Machines.

La Galerie des Machines pourrait à peu de frais — il suffirait de supprimer une faible portion du promenoir intérieur qui court à mi-hauteur — devenir une idéale gare de ballons. Pourquoi la Ville de Paris ne mettrait-elle pas à la disposition de l'Aéro-Club de France ce hall gigantesque, désert, abandonné, qui rendrait les plus grands services aux passionnés de la locomotion aérienne?

Revenons à la performance qui nous occupe :

« A une hauteur d'environ deux cents mètres, dit le livre de bord de M. Juchmès, nous passons au-dessus de Vétheuil, de Fontenay, et redescendons à cent mètres, contre le vent. A partir de Gargenville, nous suivons la Seine, que nous traversons deux fois, jusqu'aux Mureaux, qui sont sur la ligne directe de Moisson au Champ-de-Mars.

« Vers la lisière sud des bois de Verneuil, nous redescendons encore un peu pour éviter la condensation, puis nous nous dirigeons au sud des bois de Vernouillet, où nous traversons la Seine pour la troisième fois.

« Nous passons encore quatre fois de suite au-dessus du fleuve; d'abord, à la presqu'île de Carrière, à 10 h. 20 m.; puis, laissant Poissy à droite et au delà de la forêt de Saint-Germain, à gauche des Loges; puis à Montesson; à l'île de Chatou, et enfin au mont Valérien après avoir dépassé Nanterre.

« Nous traversons Longchamp à côté de Bagatelle, au-dessus des tribunes d'Auteuil. Après la porte de Passy, nous piquons droit sur la Tour Eiffel et descendons en face de la Galerie des Machines. C'était mon but. Ma montre marquait exactement 11 h. 1 m. La traversée a duré 1 h. 41 m.

« J'ai dû en général tenir la pointe de mon ballon à droite de ma route.

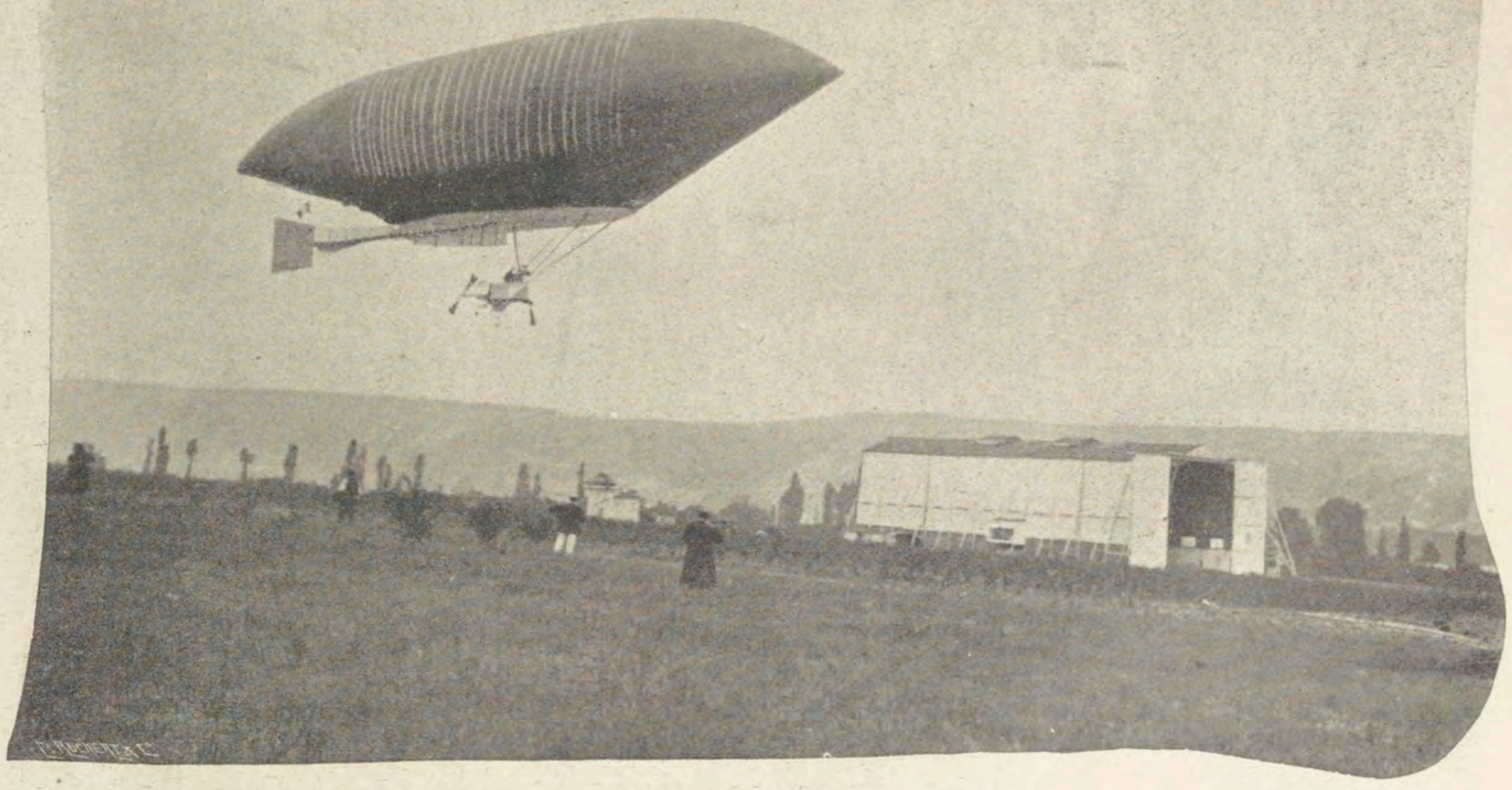
« J'avais au départ deux cent quatre vingt-dix kilogrammes de lest disponibles. Nous n'avons jamais dépassé une altitude de trois cents mètres.

L'aéronat *Lebaudy* a donc prouvé une fois de plus que la dirigeabilité aérienne n'est pas un vain mot. Le voyage prouve également, outre la facilité d'évolution, le bon fonctionnement de la partie mécanique et une stabilité satisfaisante. MM. H. Julliot et G. Juchmès méritent les applaudissements les plus chaleureux et d'universels encouragements.

M. Henri Julliot, l'ingénieur constructeur, né à Fontainebleau, en 1855, sortit, major de la promotion 1876, de l'École Centrale, où il était entré premier en 1873.

Dès sa sortie de l'École, il fut attaché à l'importante raffinerie, dont la direction technique ne tardait pas à lui être confiée. Depuis lors, il n'a jamais cessé d'assurer cet important service, avec une autorité et une compétence que reconnaissent tous ceux qui s'occupent de cette industrie.

Les chefs actuels de la maison, MM. Paul et Pierre Lebaudy, le chargèrent d'étudier la question aéronautique et mirent à sa disposition les moyens nécessaires pour réaliser l'appareil dont les expériences ont ajouté une page glorieuse à l'histoire de l'Aéronautique Française.



Le *Jaune* plane au-dessus de la plaine de Moisson. Le temps est favorable, en route pour la Tour Eiffel !

Georges Juchmès, le pilote de l'aéronat, est né à Paris, le 18 juillet 1874, de parents lorrains ayant opté pour la France. Boursier de la ville de Paris, il fit ses études au collège Chaptal.

Le 14 juillet 1891, à dix-sept ans, il exécutait, seul, sa première ascension; il fut attaché comme aéronaute, à sa libération du service militaire, à l'Eta-

M. Julliot. M. De la Vaulx. M. Viard. M. Eiffel. M. Santos-Dumont. M. Bouytaud. M. Pierre Lebaudy.

L'AÉRONAT JAUNE LE *LEBAUDY* AU REPOS AU CHA

Un exploit sans précédent dans les annales de la locomotion aérienne vient d'être accompli par le Lebaudy, *l'aéronat jaune construit pour MM. Pierre et Paul Lebaudy par l'ingénieur Julliot. Monté par l'aéronaute Juchmès, qui en a depuis l'année dernière la direction, et le mécanicien Rey, l'aéronat est parti de Moisson à 9 h. 20 m. pour atterrir au Champ-de-Mars à 11 h 1 m., après avoir couvert, à vol d'oiseau, 55 kilomètres en 1 h. 41 m., ce qui représente une vitesse de près de 33 kilomètres à l'heure. Sans vouloir*

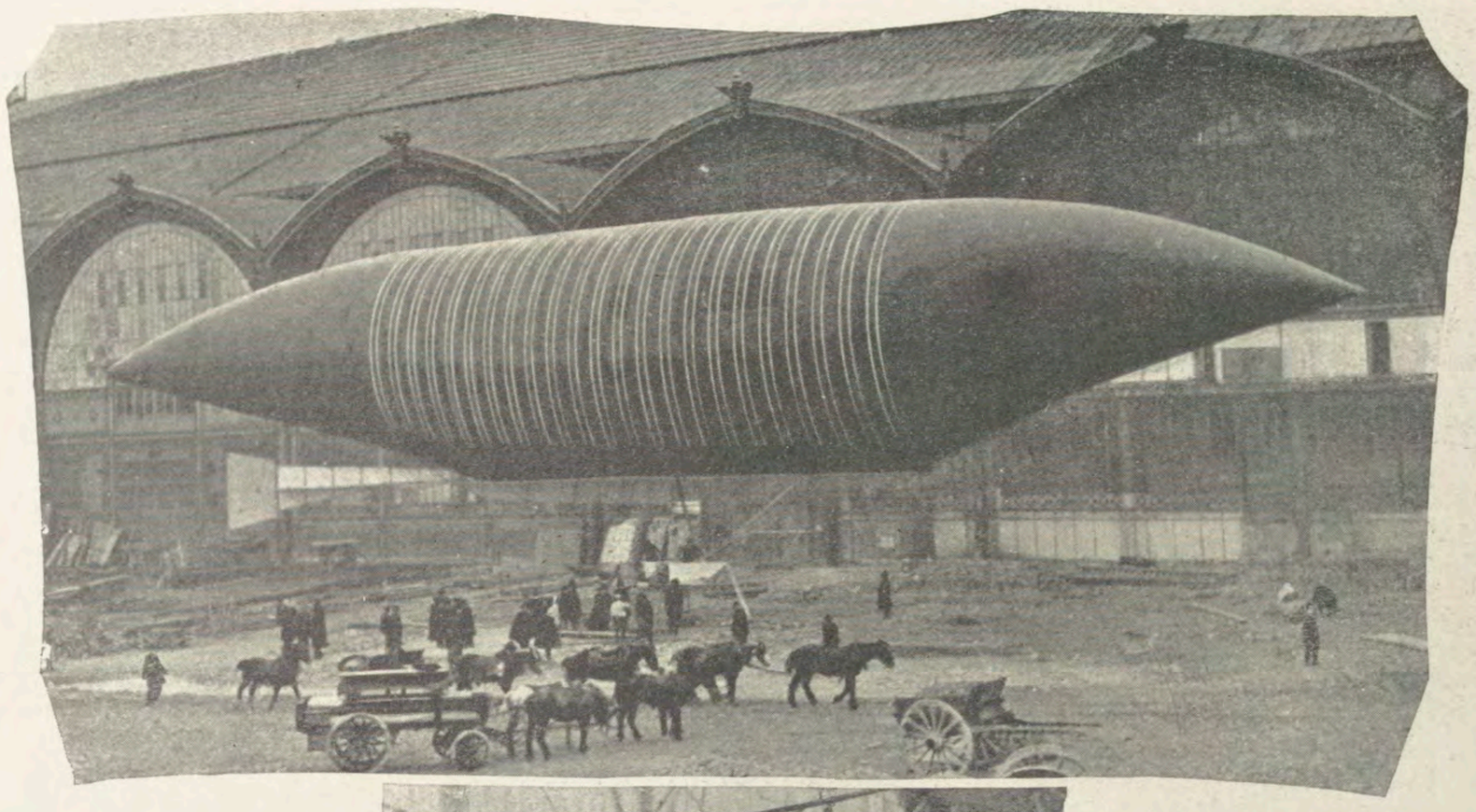
M. Landrin. | M. Rey. | Mlle Julliot. | Mme Julliot. | Mme Bouytaud. | M. Juchmès. | M. Georges Besançon.

-IE-MARS, APRÈS SON VOYAGE DE MOISSON A PARIS

chercher si les aéronautes ont été favorisés ou contrariés par le vent, il n'en est pas moins vrai qu'ils ont établi le voyage le plus long qui n'ait jamais été fait en ballon à moteur et l'ils sont descendus au point fixé par eux à l'avance. Aussitôt l'arrivée du Jaune *connue à Paris, toutes les personnalités du monde aéronautique se sont respectivement dirigées vers le amp-de-Mars. Nous avons été assez heureux pour en grouper un certain nombre dans le champ de notre objectif.*

blissement central d'aérostation, sous la direction de M. G. Besançon.

Lauréat des concours de ballons de l'Exposition Universelle de 1900 : premier prix d'altitude (concours du 29 juillet) ; premier prix de durée (concours du 26 août). Le 30 septembre de la même année, Juchmès, pilotant MM. Dard et Radisson, s'élève de Vincennes et atterrit à Warburg (Allemagne), ayant parcouru 560 kilomètres en 9 h. 31 m.



Au Champ-de-Mars

L'aéronat prend, après son voyage de 55 kilomètres, un repos mérité.

Nous sommes les premiers à souhaiter que pilote et ingénieur puissent, un jour prochain, réaliser le voyage dans les deux sens, aller et retour. Ils fourniront ainsi aux rares incrédules un péremptoire argument.

Le *Lebaudy* aurait dû, disent-ils, regagner son port d'attache le jour même. Ils ont même fait ressortir, avec raison d'ailleurs, que le bateau aérien accomplit sa traversée par vent favorable. Le vent, en effet, soufflait ce jour-là du nord-nord-ouest et l'on n'ignore pas que Moisson se trouve à l'ouest de Paris. Malgré ces objections, il n'en est pas moins vrai qu'un ballon automobile vient d'exécuter une ascension de longue distance vraiment digne de ce nom.

Voici, résumées, ses principales sorties, dont le total s'élève à vingt- quatre :

13 novembre 1902. — Quatre sorties.

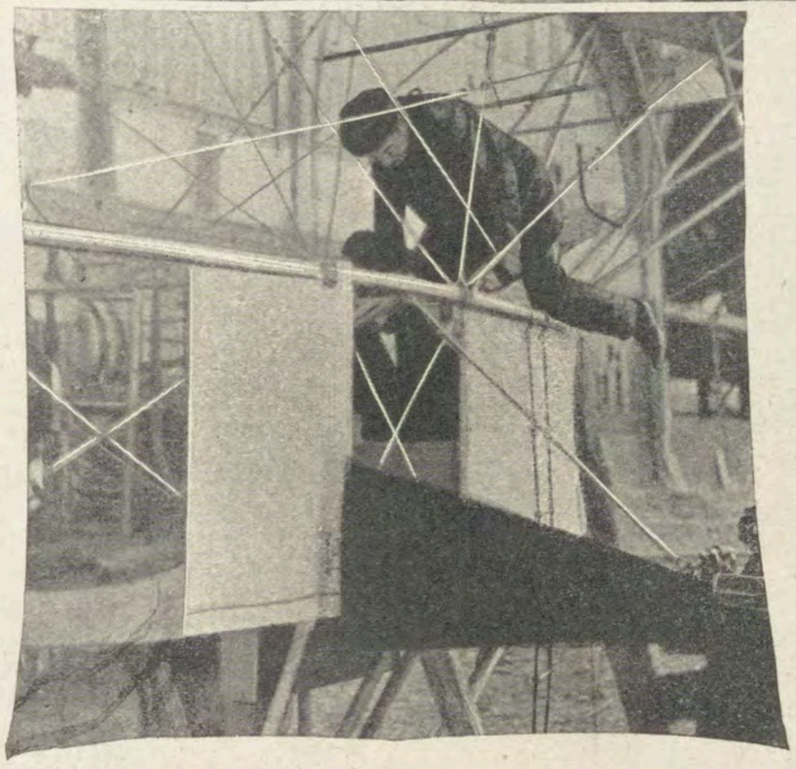
Premières expériences libres.

Évolutions autour de l'aérodrome. L'aéronat revient trois fois à son point de départ. Au cours de la dernière ascension se produit une légère avarie de gouvernail. Le dernier atterrissage s'exécute dans la plaine, sans incident.

Altitude maxima : 250 mètres. Durée totale : 3 heures.

Le *Lebaudy* exécute le voyage Moisson-Mantes-Moisson (retour au point de départ).

Durée : 1 h. 36 m. Distance parcourue à « vol d'oiseau » : 21 kilom. L'aéronat bat les records de durée et de distance, le record de la vitesse appartenant toujours à Santos-Dumont.



Juchmès, l'aéronaute du « Lebaudy », occupé à démonter la nacelle.

Le démontage.

Au premier plan, la voiture de Chalais-Meudon, contenant les tubes d'hydrogène.

15 mai 1903. — Onzième sortie.

Excursion au château de Rosny que l'aéronat double. Pendant le retour une coquille du ventilateur se déchire. Atterrissage sans incident dans les champs, au nord de Sandrancourt.

24 juin 1903. — Treizième sortie.

Évolutions entre Lavacourt, Bonnières, La Roche et Freneuse.

Durée : 2 h. 46 m. Altitude maxima : 200 mètres.

Retour au point de départ.

Le *Lebaudy* bat son propre record de durée.

27 juin 1903. — Quatorzième sortie.

Le vent trop vif interdit à l'aéronat le voyage de Paris.

Durée : 20 minutes. L'aéronat tangue violemment.

1er juillet 1903. — Quinzième sortie.

Évolutions sur la plaine. Expérience de renflouement par ballon-gazomètre.

Durée : 15 minutes.

5 juillet 1903. — Dix-septième sortie.

Le *Lebaudy* évolue devant une délégation de la Commission d'aérostation scientifique de l'Aéro-Club.

Durée : 14 minutes.

14 juillet 1903. — Dix-neuvième sortie.

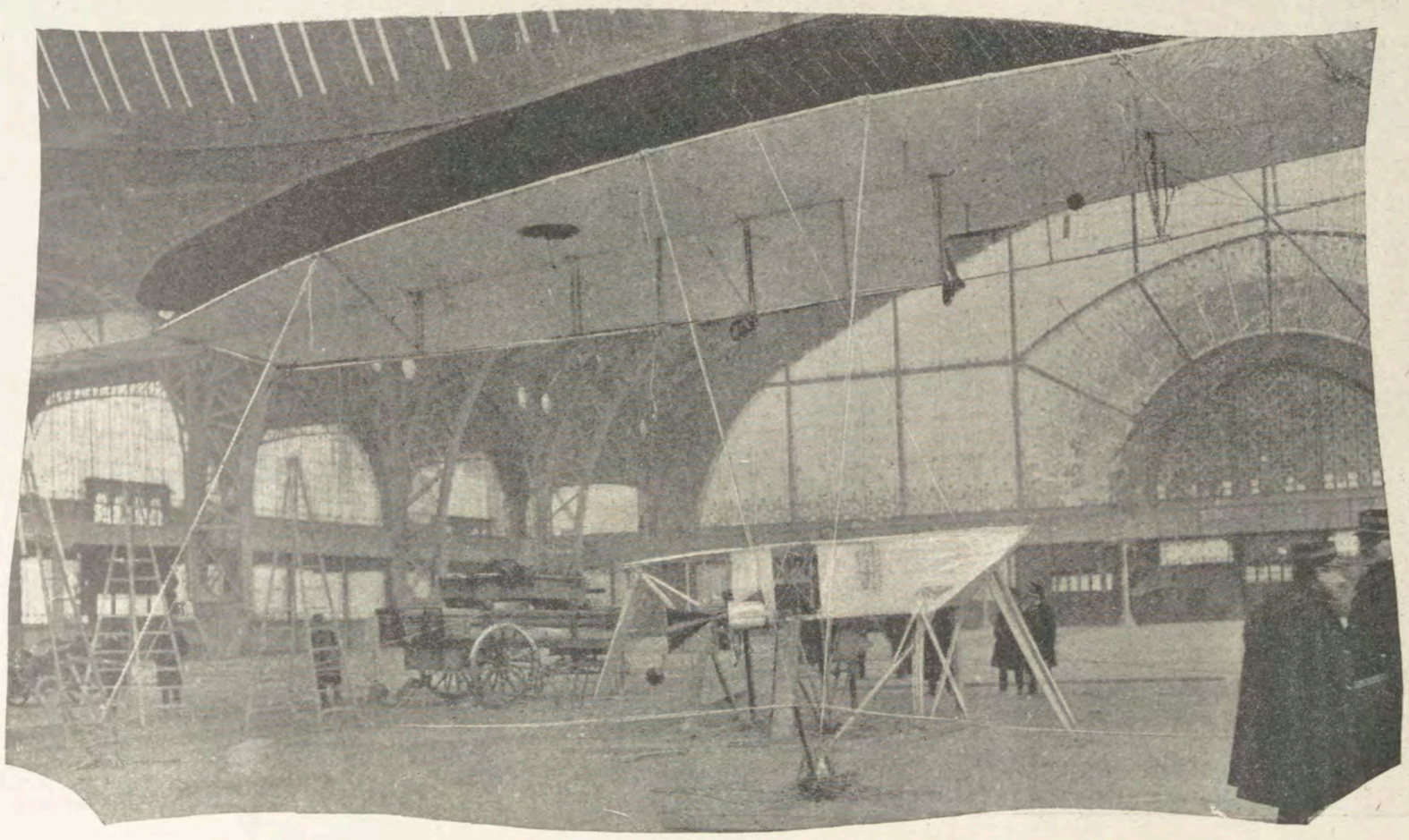
Évolutions sur Mousseaux, Sandrancourt, Rolleboise et Freneuse, et retour au hangar. Durée : 32 minutes.

Altitude maxima : 340 mètres.

Cette altitude, beaucoup trop élevée pour un aéronat, a été causée par des alternatives de brume et de soleil. Encore que l'atterrissage ait été assez vif, il ne fut suivi d'aucun accident.

Sortie analogue le 19 juillet. L'altitude est encore plus grande : 440 mètres !

Après un repos de quelques jours à la Galerie des Machines, le *Lebaudy* reprendra l'atmosphère.



Le « Lebaudy », dans la Galerie des Machines où il va rester jusqu'à son retour à Moisson.

François Peyrey.

Les concurrents rangés au départ.

Les concurrents au premier tour.

LES 50 MILLES

A BUFFALO

Le vélodrome Buffalo a donné, dimanche dernier, une grande course à pied de 50 milles, à laquelle ont pris part plusieurs de nos grands cracks, parmi lesquels Thomas, Cibot, Charbonnel, Prévost, le père Fleury et le champion anglais Len Hurst. Nous sommes heureux de donner ici quelques croquis de cette épreuve, où plusieurs records furent battus.

✣ ✣ ✣

Je suis revenu des 50 milles de Buffalo, persuadé que décidément les coureurs de fond pédestre étaient les plus malheureux des athlètes. Il m'a été donné d'assister, cette année, aux grandes courses à pied de la saison. De Paris à Reims, l'automobile de la *Vie au Grand Air* m'a fait suivre l'effort de presque tous les partants; dans Bordeaux-Paris, faisant en partie la route à pied, j'ai été témoin de bien des espérances, bien des rancœurs, bien des déboires; dimanche dernier, à Buffalo, j'ai assisté au travail des mêmes hommes, que j'avais déjà vus dans des épreuves sur route, tournant autour d'un rond de 200 mètres, pendant plus de 80 kilomètres. De tout cela, il me reste un peu d'écœurement.

Dans chacune de ces courses, il m'a paru qu'il y avait une triste odyssée à conter : celle du second. Dans Paris-Reims, Fromal, second, à quelques kilomètres du poteau, tombe pour un peu d'alcool absorbé mal à propos; dans Bordeaux-Paris, alors que Péguet, véritable loque humaine, titube de fatigue sur la route et n'arrive premier que grâce à l'autorité de Fisher, le marcheur, qui l'a pris à Etampes, comme il aurait pris tout autre s'il eût été premier, Lafitte, second, étonnamment frais et dispos, abandonne, presque, lui aussi, tout près du but, sous l'influence d'un coup de tête ridicule, lorsqu'il apprend que la première place lui est définitivement ravie. Dans les 50 milles, c'est enfin Cibot qui premier au milieu de la course, avec une avance de 1250 mètres, se sent découragé, au moment où on annonce « Thomas, premier, alors qu'il se croyait encore, loin devant » et arrive second, absolument navré. A Fromal, il a manqué un homme d'énergie pour lui enlever des mains un verre d'absinthe; à Lafitte, il a manqué sur la fin un guide averti, qui l'eût peut-être fait arriver premier; à Cibot, il a manqué un soigneur sérieux, qui lui eût donné moins de champagne, et se fût préoccupé davantage des progrès des concurrents.

J'ajoute, pour être complet, que si tant de coureurs de Bordeaux-Paris ont été disqualifiés ces jours-ci, la faute n'en revient pas à eux; tous ceux qui ont vu un homme fournir un effort semblable les absolvent d'avance — car après un effort considérable, comment les malheureux résisteraient-ils aux insinuations de suiveurs qui leur disent : « Va donc, grimpe le tandem à côté, il n'y a personne ! » — Ils le font, un faux frère les dénonce ! Hélas, que j'en ai vu en automobile, de coureurs à pied !

Ce que je viens de conter est de l'histoire sportive contemporaine. Conclusions : pourquoi n'y a-t-il pas de suiveurs en course à pied comme il y en a en cyclisme ? Pourquoi n'y a-t-il pas de Choppy ou de Pognon pour les pédestrians? 1° Le sport pédestre ne « paye pas »; 2° il n'y a pas assez de courses à pied; 3° ce n'est pas un sport « public » en tant que sport professionnel. Espérons que tout cela changera.

André Foucault.

Thomas, vainqueur des 50 milles en 6 h. 13 m. 29 s., battant le record (ancien record Fleury avec 8 h. 42 m. 12 s.).

Len Hurst devant Cibot, à la cinquième heure.

Prévost arrivé cinquième.

De Calais à Douvres derrière un cerf-volant

On a traversé la Manche de bien des façons, en canot, à la nage, en ballon. Voici une nouvelle manière, qui consiste à s'attacher à la queue d'un cerf-volant. C'est le fameux « capitaine Cody », l'ex-roi des Cow-boys, qui est l'inventeur de ce procédé pittoresque.

✣ ✣ ✣

S.-F. Cody lance, sur le quai de Calais, le cerf-volant qui, attaché à son canot, va l'emmener de l'autre côté de la Manche.

Le bateau employé par le roi des Cow-boys pour sa tentative mesure environ 4 mètres de longueur, 1 m. 50 de largeur. Jamais, probablement, une barque aussi légère ne traversa la Manche. Elle est couverte de toile de manière que l'eau ne puisse entrer, et a un trou au milieu assez grand pour permettre à Cody de s'y introduire.

Les cerfs-volants sont construits en soie japonaise ou en satin. Le plus grand mesure plus de 5 mètres de largeur. Même quand il n'y a pas beaucoup de vent, la force est telle qu'il faut deux hommes pour le retenir. Le cerf-volant monte avec une facilite étonnante, si facilement même qu'on doit mettre un pied sur le châssis pendant qu'on fait les préparations pour éviter qu'il ne monte trop tôt.

Quelquefois, Cody attache deux cerfs-volants au bateau, mais quand il traversa la Manche, il n'en avait qu'un, l'aéroplane « *Old Faithful* » (Vieux Fidèle), un cerf-volant spécialement fait pour peu de vent.

Cody, qui, pendant trois jours avant son départ, avait voyagé et n'avait jamais trouvé le vent assez fort ou la direction juste, réussit à partir de Calais le vendredi soir. C'était curieux de voir le bateau partir du port, et quoique le vent vint de côté, il marchait tout droit. Cody était seul. D'abord le journal anglais le *Daily Mail* avait engagé un bateau de pêche sur lequel son représentant et celui de la *Vie au Grand Air* ont assisté Cody dans tous ses essais, mais le vent n'étant pas suffisant, le bateau quittait le port le jour précédant le départ, et Cody resta seul.

A 7 heures et demie du soir, le départ eut lieu. Le petit canot, nommé *Lela* d'après le nom de sa femme, se mit à suivre les vagues, lentement entraîné d'abord par le cerf-volant, et accompagné, durant le mille initial, par un bateau-pilote français.

La vitesse fut tout d'abord remarquable et le premier mille fut parcouru en 14 minutes. Le bateau-pilote, avec ses six rameurs, ne put suivre le train. Le temps était alors superbe.

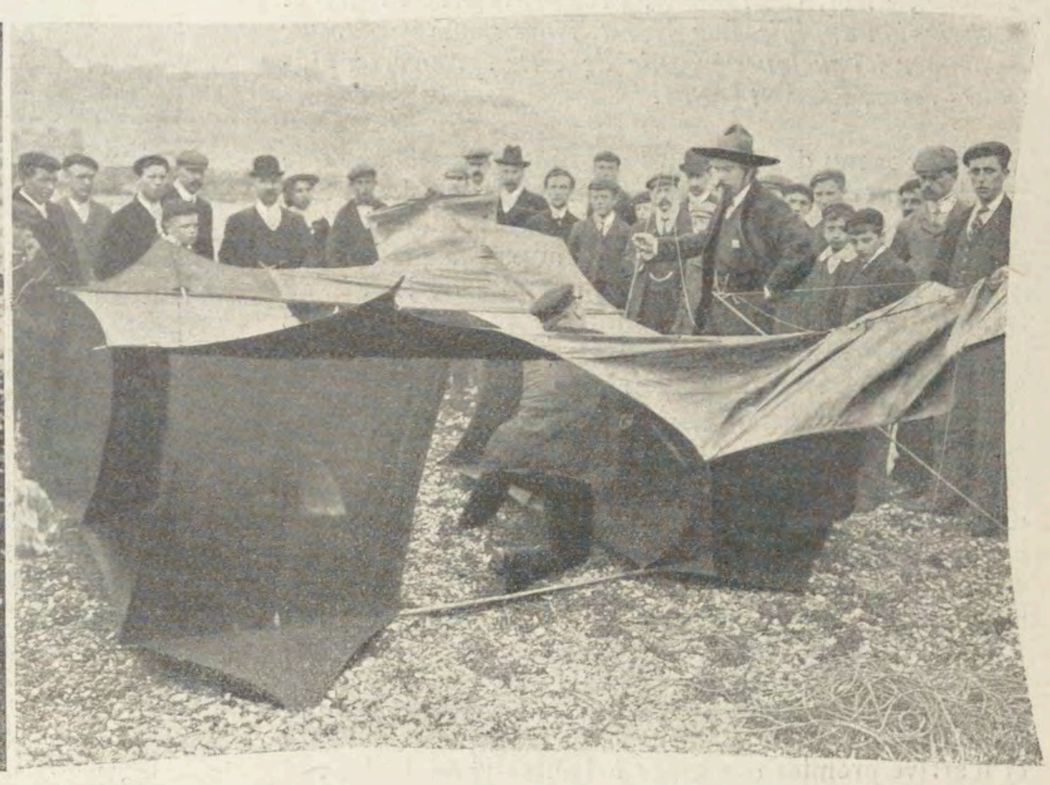
Assis à l'arrière, Cody maintenait la barre, se dirigeant à l'aide d'un compas éclairé par une lanterne sourde.

A peu près à moitié chemin, le vent, soudain, tomba. L'aéroplane avait peine à se maintenir dans l'air. Le reflux aidant, le canot fut même entraîné dans une direction nettement contraire. Afin d'éviter que le *Vieux-Fidèle* ne tombât dans la mer, il fallut le rentrer, ce qui ne fut pas chose facile, l'engin étant plus grand que le bateau.

Cependant, la marée changea. Le bateau se mit à flotter à la dérive, mais, peu à peu, le vent fraîchit et, avec des précautions infinies, Cody put, de nouveau, lancer son cerf-volant.

Enfin, la ville de Douvres fut en vue, mais, juste à l'entrée du port, le vent tomba encore et l'aéroplane redescendit. Mais le voyage était terminé et quelques minutes après, à 8 h. 30 du matin, le capitaine Cody atterrit au ponton de l'amirauté.

A. P. K.



Les cerfs-volants de Cody.

De même que Cadet-Roussel, Cody a trois cerfs-volants, l'un pour le vent, l'autre pour la pluie, et le troisième... quand il fait beau.

L'appareillage.

Cody attache son gouvernail avant de partir.

Les 1.000 kilomètres du Motocycle-Club

Voici terminée cette épreuve utilitaire, la première, croyons-nous, qui ait été organisée en France pour des motocyclettes, et dont le plan général est imité de celui que dressa récemment la "Motor Cycling Association" en Angleterre.

◆ ◆ ◆

Le départ d'un concurrent.
Les départs étaient donnés de l'intérieur du garage.

A TORT ou à raison, il est à remarquer que le gros public s'est presque complètement désintéressé de cette épreuve, et que l'indifférence a été presque générale à la fin. Ce n'est pas que l'épreuve ne fût, pourtant, intéressante en elle-même, mais c'était un de ces intérêts qui ne séduisent pas la masse. Celle-ci est simpliste, surtout chez nous. Il lui faut un classement logique et clair; il lui faut un premier, un second, et là, au contraire, nous n'avons eu chaque jour qu'une impression d'ensemble.

Des motocyclettes partaient, faisaient de la route, s'en allaient virer à 100 kilomètres et revenaient. Leur rapidité n'était pas facteur de leur succès, c'était leur régularité d'allure. Mais c'est là chose qui se définit et, par conséquent, se met en lumière assez malaisément.

Il est non moins certain que c'est bien là pourtant l'image la plus fidèle de la réalité, mais la réalité est justement chose si complexe qu'elle ne donne point des indications assez précises si on ne les analyse point, quitte à déformer un peu l'ensemble.

C'est là, je le crois bien, la cause de l'insuccès de public de ce concours.

J'en vois une autre dans une décision prise dès le début par le jury, qui se composait ici des concurrents eux-mêmes.

On avait d'abord décidé, et, à notre avis, très sagement, de faire disputer, à propos de cette épreuve, une Coupe de régularité entre les maisons qui engageraient dans les deux catégories du Concours (1/4 de litre et 1/3 de litre) trois motocyclettes.

Il est évident que cette lutte, visible, et dont chaque jour le public aurait pu se rendre compte en pointant les défections, aurait jeté une première lueur dans ce concours, et que, de jour en jour, l'on aurait pu calculer, c'est-à-dire s'intéresser et supputer les chances de telle ou telle marque pour un trophée final dont la conquête aurait, en somme, été le plus clair et le plus profitable résultat du Concours.

Il a malheureusement été impossible de s'entendre à ce sujet. Les maisons de moins grande envergure ont craint que les trop grosses maisons fussent, de ce fait, avantagées et elles ont, puisqu'elles avaient la majorité, fait voter que l'on n'aurait droit qu'à un seul véhicule par catégorie, ce qui amena quelques concurrents à se retirer.

Un concurrent prend le départ.

Deux gracieuses et intrépides concurrentes.
Mme Clouet et Mlle Herveu.

MM. Forestier et Tampier président au départ.

Il est possible que le danger fût réel, et il est certain que ceux qui l'ont signalé étaient mieux à même que personne de le comprendre et de le voir, mais il est non moins certain qu'en retirant le coefficient régularité d'un concours, dit de régularité, on risquait fort de n'y pas laisser grand' chose, et ce n'est pas grand'chose, en effet, qu'on y a laissé.

Le mauvais temps qui s'est mis de la partie a ajouté encore à l'aléa d'un concours où la chance de toute une maison pouvait reposer entièrement sur la mauvaise volonté d'un cocher à se ranger sur la route, sur un dérapage en pavé gras.

Sans doute il fallut être bon et même excellent pour vaincre, mais c'était un vrai tirage au sort entre ceux qui répondaient à ces conditions.

Il y a eu enfin un dernier élément qu'on ne peut passer sous silence.

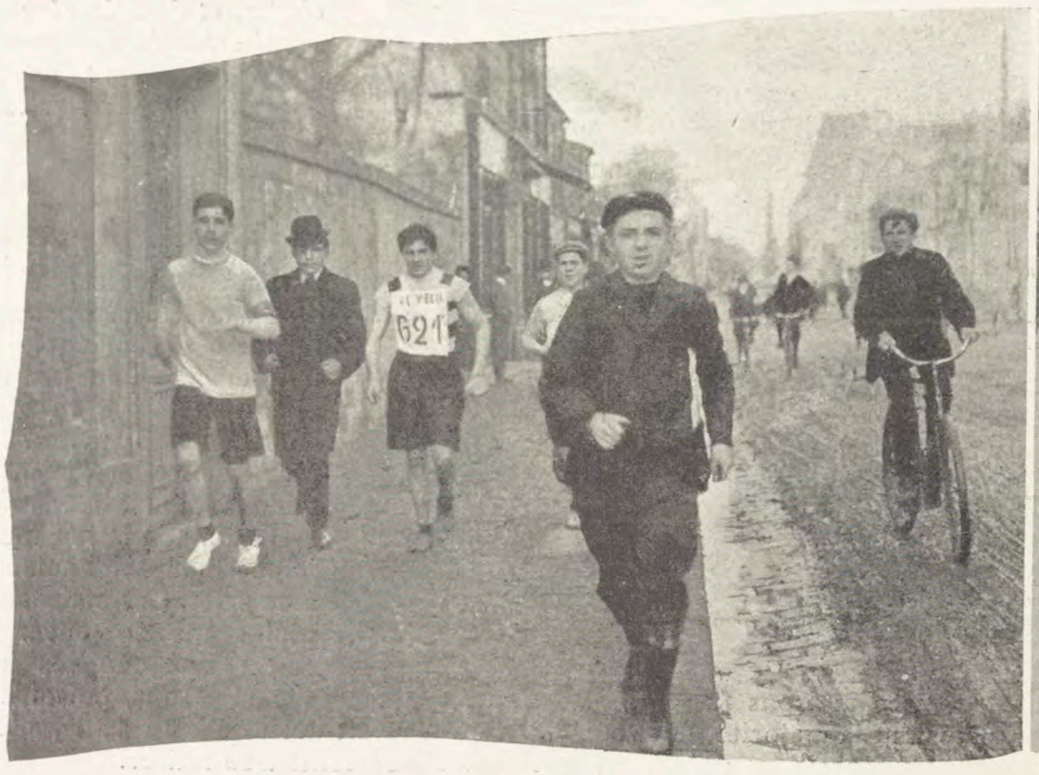
Le propre d'un concours de fond, c'est de montrer l'endurance de la machine, c'est-à-dire son minimum de réparations. Dans une course où intervient le facteur vitesse, c'est chose aisée, puisque toute réparation implique une perte de temps.

Mais ici le retard de la réparation n'en était plus un.

GEORGES PRADE.

Un concurrent qui ne s'embarque pas sans... biscuits.

LA MARCHE DES SCOLAIRES



Theuriet (École Lelarge), arrivé premier des Scolaires de quinze à dix-huit ans (15 kilomètres en 1 h. 30 m.).

Miot (École Pouchet), premier des Scolaires au-dessous de 15 ans (7 kilomètres en 44 minutes), débouche du tunnel du vélodrome Buffalo.

Toute l'activité sportive, en cette fin de saison, semble acquise à la marche. L'exemple donné par notre confrère politique le Matin *engendra successivement la Marche de la Nouveauté, la Marche des Banquiers, la Marche des Boursiers, la Marche des Chemins de Fer, et enfin les Marches Intercorporations du Tour de Paris et du "Petit Matelot"; c'était déjà une belle série, mais si l'on avait pensé aux travailleurs, aux employés, on avait totalement oublié les jeunes, les élèves de nos collèges et lycées qui témoignèrent également de leur désir de marcher.*

Notre confrère le Vélo *combla cette lacune et organisa, à leur intention, une grande épreuve, qui fut disputée dimanche dernier aux environs de Neuilly, par 594 potaches, chiffre inconnu jusqu'ici dans les épreuves scolaires, autant d'adeptes acquis à la grande cause des sports.*

◓ ◓ ◓

Pendant de longues années, la marche fut en désuétude ; les rares épreuves classiques que continuaient à organiser nos fédérations athlétiques, l'U. S. F. S. A. et la F. S. A. F., n'étaient plus que de simples exhibitions de trois à quatre concurrents, réduits à tourner en rond devant quelques rares spectateurs, et rien ne faisait prévoir la rénovation de ce sport, quand vint en cette fin de saison la formidable poussée produite par la création de diverses grandes épreuves corporatives.

Inciter nos travailleurs à la pratique du sport aussi facile que naturel de la marche est bien, mais il y avait plus belle et plus noble pensée : amener à ce sport la jeunesse de nos écoles, tirer de leur torpeur nos jeunes lycéens trop peu enthousiastes encore des exercices au grand air.

Le *Vélo* a eu cette pensée et a réussi au delà de toute espérance. Nous lui apportâmes notre concours sous forme d'un magnifique challenge offert par la *Vie au Grand Air*, pour être disputé entre équipes composées chacune de scolaires d'un même établissement.

G. Cadolle (Rollin) arrivé troisième des Scolaires au-dessous de quinze ans et son frère Marius Cadolle, le célèbre amateur qui l'a entraîné dans la marche.

Pour ne point exiger des jeunes concurrents un effort supérieur à leurs aptitudes physiques, l'épreuve avait été divisée en trois catégories que voici :

Première catégorie : au-dessous de 15 ans.

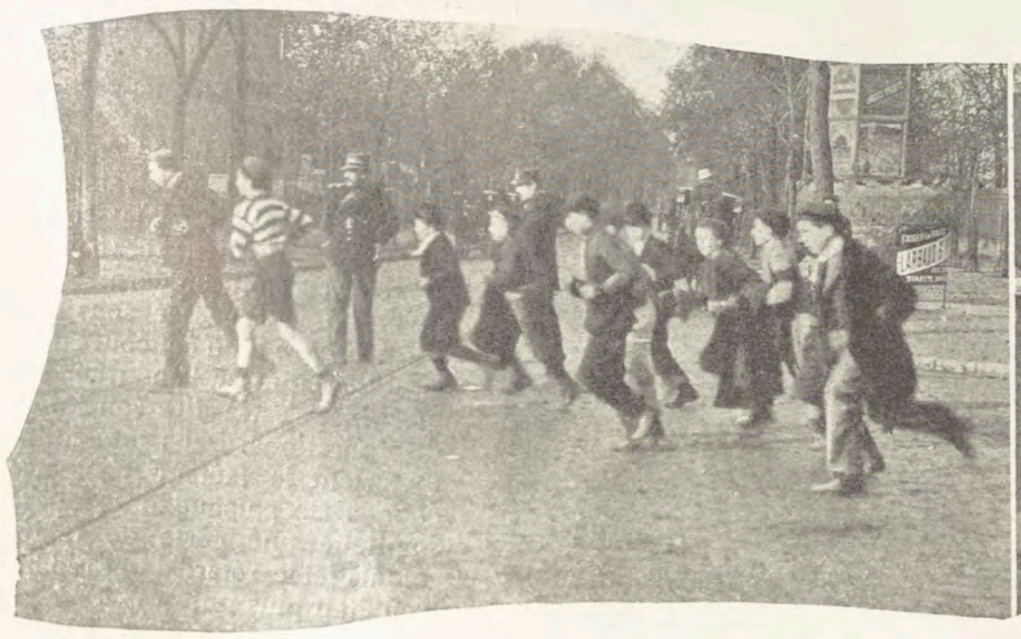
Deuxième catégorie : de 15 à 18 ans.

Troisième catégorie : de 18 à 21 ans.

Le parcours adopté pour la première catégorie était fixé à 7 kil. 500 et partait du vélodrome Buffalo pour passer par les ponts Bineau et d'Asnières et revenir au point de départ.

Les aînés des 2e et 3e catégories avaient un trajet plus long à accomplir. Du vélodrome, ils gagnaient le pont de la Jatte, le pont de Neuilly, le rond-point de la Défense, la Garenne, puis passaient par Colombes, pour revenir au vélodrome où l'arrivée s'effectuait après un tour de la piste pédestre, soit environ 15 kilomètres.

Le départ s'effectuait de grand matin, à 9 heures ; aussi de très bonne heure la



Un concurrent et sa joyeuse escorte.

L'arrivée des Tout-Petits au vélodrome Buffalo.

G. Busch (Michelet), arrivé premier des scolaires de 18 à 21 ans, (15 kil. en 1 h. 17 m. 2 s.) reçoit les félicitations de Péguet, le héros de Bordeaux-Paris pédestre.

rue Parmentier, dans laquelle a accès le quartier des coureurs du vélodrome de Neuilly, se voyait-elle envahie par les concurrents,tout petits et grands, imberbes ou barbus, accompagnés d'une multitude d'amis, parents ou simples curieux venus à bicyclette ou à pied.

Les plus turbulents, les plus enthousiastes, furent sans contredit les Tout-Petits, les « atomes » qui, après s'être remués consciencieusement au départ, luttèrent de toute l'énergie de leur petit corps avec une volonté et un courage que leur envierait plus d'un coureur expérimenté.

Leur catégorie fut aussi la plus nombreuse puisqu'elle groupait plus de 300 concurrents sur les 594 partants.

Il est 9 heures, le starter officiel de Buffalo, le joyeux Max, annonce le premier départ, celui des Grands, à l'aide de son porte-voix. Le boulevard de Villiers est noir de monde, malgré le mauvais temps, qui semble cependant vouloir venir à composition, la pluie ayant cessé.

Les départs sont donnés, et sur la route commence l'empoignade farouche. Les Petits ne sont pas les moins courageux, luttant de toute la vitesse de leurs petites jambes et avec un cœur admirable.

A la gare de la Garenne, G. Busch, de Michelet, passe premier, marchant d'une allure facile, et ne paraissant pas fatigué. Il précède Theuriet, de l'Institution Lelarge, de 300 mètres. Theuriet n'est pas un néophyte et compte parmi nos meilleurs coureurs scolaires de cross-country. A 100 mètres, suit Turpin, des Arts Décoratifs, précédant lui-même tout un groupe.

Sur tout le parcours l'allure est splendide... Des agents cyclistes escortent les concurrents depuis le départ, et sur les trottoirs « non cyclables », empruntés pour le parcours de l'épreuve, frayent un passage aux jeunes concurrents.

A Colombes et à Neuilly, l'ordre n'a pas changé et, au moment où le premier effectue son arrivée sur la pelouse de Buffalo, de nombreuses acclamations viennent le récompenser de sa performance magnifique, puisqu'il vient d'accomplir les 15 kilomètres en 1 h. 17 m. 2 s. 1/5, soit près de 11 kilomètres à l'heure, moyenne coquette pour un premier essai.

Les triomphateurs furent dans la première catégorie, le jeune Miot, de l'École Ponchet; dans la seconde, Theuriet, de l'Institution Lelarge, et dans la troisième, G. Busch, du lycée Michelet. G. Busch, membre du Red Star Club Français, est âgé de dix-neuf ans. C'est un footballeur qui, pour la première fois, disputait un concours de marche.

Un massage mutuel pas pratique peut-être, mais très amusant pour de jeunes élèves de cinquième.

Quant à Theuriet, il n'est autre que l'ancien coureur du lycée Janson qui figura si brillamment dans les derniers cross interscolaires.

Voici le classement des vingt premiers de chaque catégorie :

Première catégorie (concurrents âgés de moins de 15 ans). — 1. G. Miot (Ponchet) en 44 m. 1 s. 1/5; 2. Besse (Chaptal) en 47 m. 2 s. 3/5; 3. G. Cadolle (Rollin) en 48 m. 1 s. 1/5; 4. A. Gaud (Lavoisier) en 48 m. 29 s. 1/5; 5. F. Boulenger (Saussure) en 48 m. 51 s.; 6. Botet (J.-B. Say); 7. Lebon (Commerciale); 8. A Leclerc (Chaptal); 9. Barthélémy (Colbert); 10. L. Galtier (Estienne).

Deuxième catégorie (concurrents âgés de 15 à 18 ans). — 1. Theuriet (Lelarge) en 1 h. 19 m. 4 s. 2/5; 2. L. Dreyfus (E. Trav. Publ.) en 1 h. 21 m. 3. s.; 3. Chatain (Lavoisier) en 1 h. 23 m. 2 s. 1/5; 4. Blanqui (E. Trav. Publ.) en 1 h. 24 m. 1 s.; 5. Drapier (Porcier) en 1 h. 24 m. 15 s.; 6. Widerspach (Chaptal); 7. Reyre (Janson); 8. Lescaroux (Estienne).

Le vétéran Marchais, qui s'y connaît, donne des conseils à son poulain Abèles, du collège Rollin.

Troisième catégorie (concurrents âgés de 18 à 21 ans). — 1. Georges Busch (Mi-chelet) en 1 h. 17 m. 2 s. 1/5; 2. R. Turpin (Arts Décoratifs) en 1 h. 19 m. 3 s.; 3. Gigot (Janson) en 1 h. 23 m. 3 s.; 4. Henneman (Deschamps. en 1 h. 24 m. 40 s.; 5. R. Rioux (Commerce) en 1 h. 29 m. 10 s..

Une médaille commémorative était remise à tout concurrent ayant terminé le parcours en deux heures pour les deux dernières catégories et en une heure un quart pour la première.

Le challenge de la *Vie au Grand Air*, inter-établissements par équipes de quatre marcheurs faisant partie des deuxième et troisième catégories, fut vivement disputé ; il revint à l'Ecole des Travaux Publics qui en aura la garde pendant un an.

ABEL LÉVEILLÉ.

Calais, le manager cycliste bien connu, avait abandonné Bouhours pour prodiguer ses soins à un jeune, très jeune coureur, le minimus de la marche des Scolaires.

Minimus cycliste encourage sur la route Minimus pédestre. Et voilà comment chez nos potaches on peut quelquefois trouver des exemples de bonne fraternité.

Mme Lockert et sa voiture ***Tony Huber*** à Cologne.
La foule allemande s'empresse autour des chauffeurs.

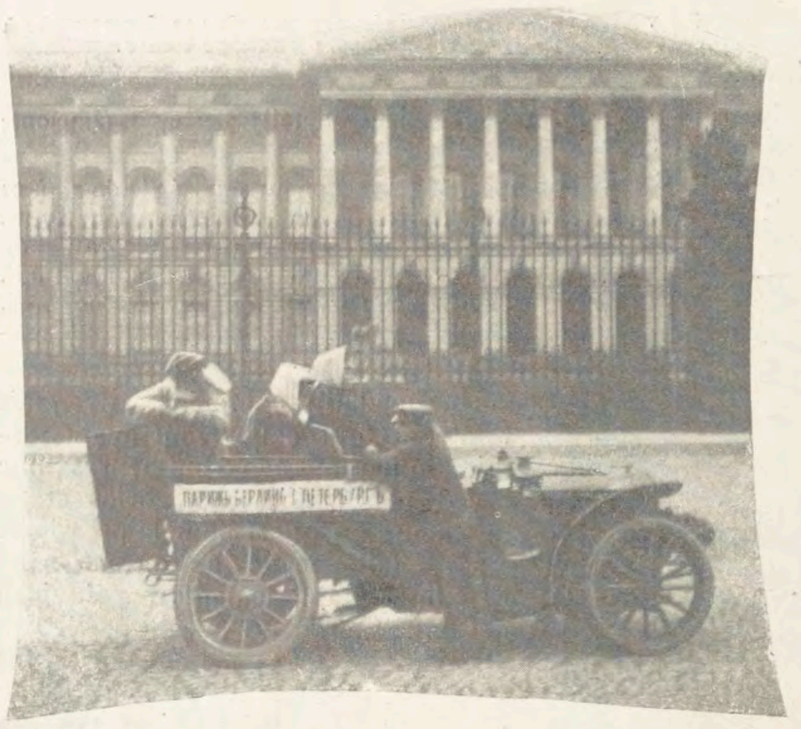
A la frontière luxembourgeoise-allemande.
A la recherche de la douane impériale !

En route pour Saint-Pétersbourg.
Un arrêt a Hanovre.

Mon voyage en automobile de Paris à St-Pétersbourg

Par Madame Juliette LOCKERT

Une chauffeuse, Mme Juliette Lockert, qui joint à ce titre celui, sans doute unique, de directrice d'un journal technique: le Chauffeur, *vient d'accomplir en automobile le voyage de Paris à Saint-Pétersbourg. Elle a bien voulu nous laisser quelques-unes de ses photographies, accompagnées de notes qui intéresseront nos lecteurs.*



Devant le palais impérial, à Saint-Pétersbourg.

Le départ de Pskov.

A peine débarquée du train et rentrée chez moi, on sonne :

« La *Vie au Grand Air*, Madame, désire connaître vos impressions de voyage.

— Très bonnes, mais je viens de passer deux nuits en chemin de fer, et si vous voulez bien, je vous enverrai bientôt mes impressions, car, en ce moment, mes idées sont un peu confuses... »

Je viens donc, aujourd'hui, dire aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* comment j'ai été à Saint-Pétersbourg.

Depuis longtemps, je désirais faire ce voyage, lorsque M. Tony Huber est venu me trouver en me disant : « Je viens d'essayer un nouveau moteur qui me donne toute satisfaction ; voulez-vous le consacrer en lui faisant faire les 3.000 kilomètres de Paris à Saint-Pétersbourg ?... Mais il faut un radiateur spécial pour marcher lentement, en Russie, sans chauffer.

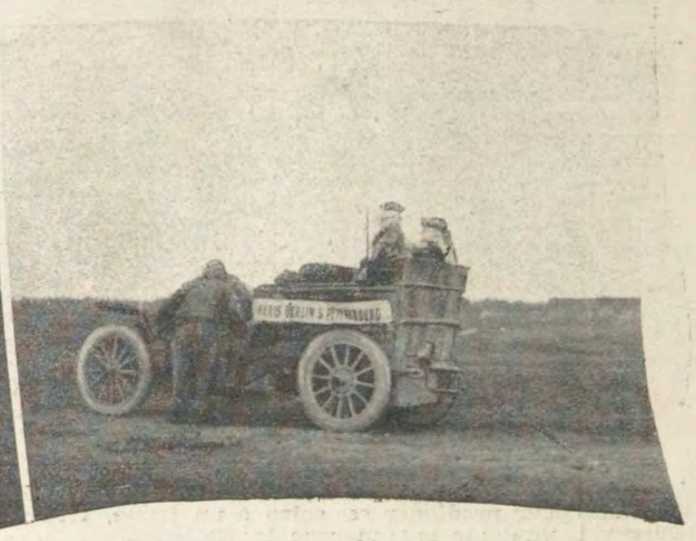
— La maison Grouvelle-Arquembourg me fournira le radiateur rêvé... » Et voilà comment je suis partie.

Nous arrivons à Berlin, puis en Russie sans encombre. Les jours étaient devenus très courts, et j'aurais été très embarrassée si je n'avais eu les phares Blériot pour marcher après la tombée de la nuit, car les chemins étaient de vraies fondrières ! Mais grâce à mes Continental, nous n'étions pas trop secoués. Malgré les mauvaises essences que nous rencontrons trop souvent en route, la carburation est toujours bonne. Mon Longuemare ne faillit point. Enfin, Saint-Pétersbourg ! Dans un cahot, à Gatchina, nous avons démoli notre boîte d'accumulateurs, et c'est grâce aux piles Hydra que nous faisons notre entrée. Accueil charmant ; belle ville et des lits presque moelleux : après toutes les planches qu'on nous avait présenté comme matelas, ça parut bon.

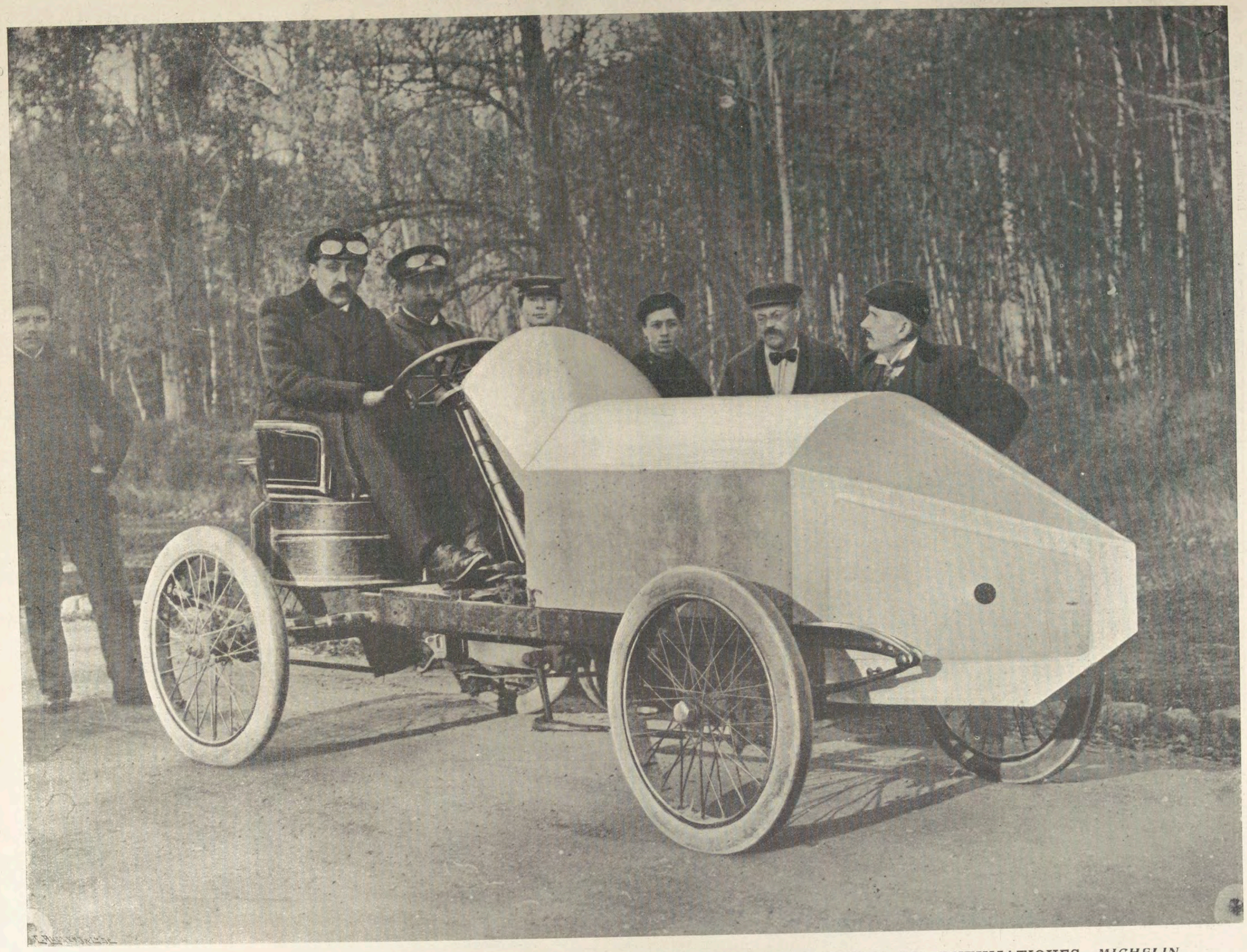
JULIETTE LOCKERT.

Une place à Louga.

Le passage de la Ruhr.



Devant le camp de Krasnoïe-Sélo.



BARAS, RECORDMAN DU KILOMÈTRE, SUR SA VOITURE LÉGÈRE *DARRACQ*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *MICHELIN*.

OFFICIELLEMENT CHRONOMÉTRÉ PAR MM. TAMPIER ET GAUDICHARD, BARAS A BATTU, VENDREDI, SUR LA ROUTE DE MONTGERON A LIEUSAINT, LE RECORD DU KILOMÈTRE POUR VOITURES LÉGÈRES EN 29 S. 2/5, CE QUI REPRÉSENTE UNE VITESSE DE 122 KIL. 480 A L'HEURE.

AUTOUR DES SPORTS

NOTRE HORS-TEXTE

PAUL PONS. — Qui dit Paul Pons dit force. Ce géant de la lutte, notre champion national, est un des plus beaux athlètes qui aient jamais existé. Paul Pons est né en 1864. Il mesure 1 m. 95 de haut, son tour de poitrine est de 1 m. 31, ses biceps et ses mollets mesurent respectivement 43 et 45 centimètres, il pèse 113 kilos. Après avoir débuté dans le Midi, il vint à Paris en 1888, où il prit part à plusieurs concours qui le mirent bientôt en relief. Après plusieurs tournées à l'étranger, où il infligea la défaite aux plus forts lutteurs qui lui furent opposés, il remporta brillamment le premier Championnat du Monde et, l'an dernier, il triompha de brillante façon dans le premier tournoi de la Ceinture d'Or.

Telle est, brièvement résumée, la carrière de Paul Pons, dont nous publions aujourd'hui la photographie en hors-texte.

LA COURSE NICE-PUGET-THÉNIERS ET RETOUR

Cette course organisée sous le patronage de notre confrère l'*Auto* a remporté un très vif succès. Quarante-deux partants sont

GABERT 1er, MACCARIO 2e
de la course Nice-Puget-Théniers et retour.

venus se ranger sous les ordres du starter. La première place est revenue à Gabert devant Maccario.

LA CHASSE ET LES CHIENS

Les chiens de trait.

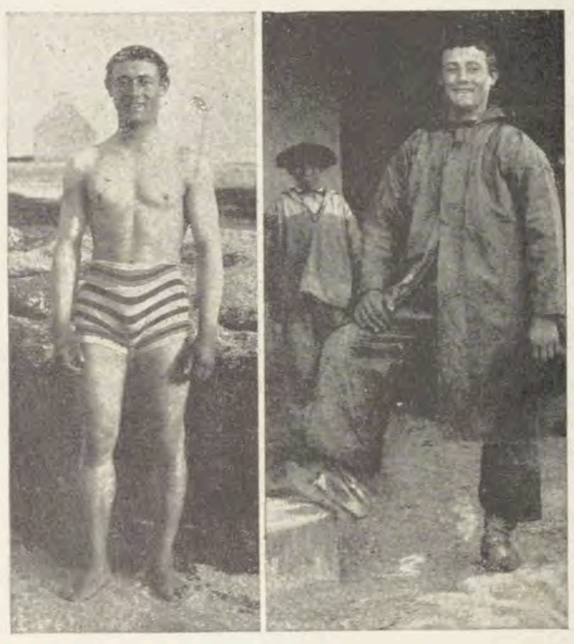
Dans certains départements de la France, en Belgique, en Hollande et en Suisse, le chien est employé comme bête de trait; longtemps la Société protectrice des animaux a protesté contre le chien de trait; mais elle semble s'être aujourd'hui rangée au sage avis de nos voisins de Belgique: considérer les chiens d'une certaine taille comme susceptibles d'être attelés, à la condition d'avoir un bon harnachement et de ne traîner qu'un poids moyen. Un préfet, celui du Nord, vient du reste de prendre un arrêté qui peut servir de modèle, réglementant les attelages de chiens.

Le chien est, dans les régions polaires, la seule bête de trait. Nous donnons aujourd'hui une photographie représentant un attelage de chiens mellamaths des Esquimaux. Ces chiens ont été échangés contre un fusil et 6 bouteilles de wisky à des Esquimaux, au cap York, sur l'Océan Glacial, puis ramenés à Teller et ensuite à Nôme, sur la mer de Behring, à l'embouchure du Yukon.

UN ATTELAGE DE CHIENS MELLAMATHS DES ESQUIMAUX.

UN CONCOURS DE NATATION POUR MARINS

On a beaucoup parlé ces temps derniers des Concours de Natation donnés par les « Abris », Concours qui ont si bien réussi grâce à l'intelligente direction des jurys, composés uniquement de marins-pêcheurs des « Associations de l'Abri-du-Marin». Le plaisir qu'ont paru faire aux marins ces petites fêtes est la meilleure preuve qu'ils ont de suite compris l'intérêt tout spécial de ces exercices et de ces travaux.



UN CONCOURS DE NATATION POUR MARINS
Folgoas, vainqueur de la course de nageurs habillés et en caleçon.

La Société des Abris fera tout son possible pour continuer chaque année à offrir des prix aux Associations de l'Abri-du-Marin pour encourager et multiplier les concurrents.

Les plus récents concours de natation de ce genre ont été organisés à Audierne et à Guilvinec. Au programme, des courses de nageurs habillés et courses en caleçon.

Dans ces deux épreuves la victoire est revenue à Folgoas dont nous publions ci-dessus la photographie.

LE TOUR DES VILLES DE FRANCE

A l'instar de Lyon, Marseille, Bordeaux, Lille, etc., la ville de Boulogne-sur-Mer a eu elle aussi, grâce à l'intéressante initiative de notre confrère le *Monde Sportif*, son épreuve de marche. Cette épreuve qui s'est disputée ces jours derniers devant de nombreux spectateurs a obtenu également un très grand succès.

LE TOUR DE BOULOGNE-SUR-MER.
Tout, vainqueur de la marche.

Le petit Brabant, âgé de 16 ans, classé second, a tenu constamment la tête, et ne s'est laissé distancer que sur les 500 derniers mètres par Tout, qui l'a battu par 50 mètres. Voici les résultats :

1. Tout, en 1 h. 22 m.; 2. Brabant, 3. Decarpigny, 4. Creuze, 5. Gustave Golliot, 6. Pallier, 7. Billon, 8. Barbaux, 9. Sergent, 10. Vandergracht, 11. Golliot, 12. Warluzel.

LE CHAMPIONNAT DE LA DORDOGNE

Dimanche, s'est couru sur le parcours

LE CHAMPIONNAT DE LA DORDOGNE
Maurice Mousseau, champion de la Dordogne.
Lucien Mousseau, qui a entraîné son frère pendant la course.

Périgueux-Montpon et retour (100 kilomètres) le Championnat de la Dordogne.

M. Mousseau a mis 3 h. 21 m. 45 s. pour accomplir ce trajet, battant de 11 minutes le record de 1902-1903. Il a donc été proclamé champion de la Dordogne.

A son arrivée à Nontron, une cordiale réception lui a été faite sous l'arc de triomphe élevé pour la circonstance; on lui a offert deux superbes bouquets.

LA COURSE PÉDESTRE ÉPERNAY-REIMS ET RETOUR

Dimanche, s'est disputée sur le parcours

LA COURSE PÉDESTRE ÉPERNAY-REIMS ET RETOUR
Le départ de la catégorie adultes.

Épernay-Reims et retour une course pédestre dont le succès dépassa les espérances des organisateurs. 150 pédestrians, tous amateurs, avaient répondu à l'appel de ceux-ci.

La course comprenait deux catégories : 1° les adultes, 2° les Tout-Petits qui faisaient la moitié du parcours et 3° les camelots qui devaient vendre leurs journaux pendant la course. Voici les résultats :

Adultes : 1er L. Lepage, 2e Elleisperger.
Tout-Petits : 1er Coop, 2e Lansonnet.

BLOC-NOTES

AUTOMOBILE

Congrès des Syndicats d'Initiative

Le premier congrès des S. I. de France vient d'avoir lieu à Marseille. Tous les S. I. étaient représentés ainsi que le Touring-Club, les Compagnies de chemins de fer, etc...

Parmi les vœux les plus importants adoptés, il convient de signaler les suivants :

1° Etablissement par les Compagnies de chemins de fer de cartes de circulation à prix très réduits, valables 15 jours ou 1 mois.

2° Amélioration de la rapidité des transports dans les lignes secondaires, surtout en été.

3° Réduction du prix des transports de France en Algérie :

a) pour les voyageurs;

b) pour les automobiles et assimilation des automobiles aux bagages suivant les passagers;

4° Défense du yachting contre... les règlements datant de... Colbert, de l'autorité maritime.

Le second Congrès des S. I. se tiendra à Grenoble, l'an prochain.

HENRY DEIGNI.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Les Scies de Michelin

Chaque fois que vos pneus d'avant présentent une usure anormale, vérifiez si vos roues sont bien parallèles. Rien n'use plus le pneu que le non-parallélisme des roues, car il travaille alors en cône au lieu de travailler en cylindre : il frotte au lieu de rouler.

Si vos roues sont à montage métallique, veillez soigneusement à ce que les têtes des boulons ne dépassent pas à l'intérieur de la jante.

Sans cela, la chambre à air viendra appuyer sur ces têtes de boulons et vous aurez des crevaisons continuelles.

Alors même que le montage serait parfait, n'oubliez jamais le ruban qui doit garnir le fond des jantes, dans toute roue à montage métallique.

Vérifiez souvent vos jantes. Assurez-vous qu'elles ne sont pas coupantes; si elles l'étaient, corrigez ce défaut au moyen de la lime et du papier émeri.

Ne laissez pas rouiller vos jantes. Entretenez-les soigneusement peintes, la rouille des jantes étant un grand ennemi des pneumatiques.

Ayez le soin de toujours bien gonfler vos pneus. Un pneumatique mal gonflé s'use très rapidement.

Ne roulez pas dégonflé. Si une crevaison vient à se produire, ne ménagez ni votre temps ni votre peine pour tout remettre en état, et souvenez-vous qu'il peut suffire de quelques mètres parcourus pour mettre hors d'usage une chambre et une enveloppe.

Après une crevaison, vérifiez soigneusement l'intérieur de votre enveloppe pour vous assurer que l'objet qui l'a provoquée n'y est pas resté incrusté; sans cette précaution, vous risquez d'avoir plusieurs crevaisons consécutives, pour votre plus grand préjudice.

Ne laissez jamais vos chambres à air traîner dans votre caisson ou sur le plancher de votre voiture. Evitez-leur le contact des corps gras ou des objets pointus, durs ou tranchants.

Emportez vos rechanges soigneusement placées dans un de nos sacs de toile caoutchoutés spéciaux.

Adoptez tous la double semelle; vous roulerez infiniment plus sûrement, beaucoup plus confortablement et avec une économie notable qui n'est pas à dédaigner.

Ne dites pas avec orgueil : J'ai un frein excellent, il bloque mes roues.

(*A suivre*)

MICHELIN ET Cie.

BILLARD

Revue de la Semaine.

1° J'ai dit la venue à Paris de G.-H. Sutton, l'homme sans mains, que la maison de New-York de la Compagnie Brunswick avait annoncé comme un joueur de billard d'un réel talent. Malgré cette assertion émanant de gens d'une indiscutable compétence, on était porté ici à croire que Sutton était simplement un infirme merveilleusement adroit mais non un professeur de mérite.

Or, l'opinion américaine était la vraie, et on a pu constater que G.-H. Sutton est un véritable phénomène, capable de disputer une partie au cadre contre un joueur classé, n'étant gêné dans aucune position, n'étant arrêté par aucun point, quatre bandes, rétrograde ou massé, et connaissant parfaitement le jeu.

2° Un match aux « trois bandes » en 100 a été disputé, il y a trois jours, entre Sanchez et le spécialiste américain Jevne.

Jevne, qui recevait 10 points de Sanchez, a gagné de 16 points.

Tout en reconnaissant le talent dont les deux joueurs ont fait preuve, il y a lieu d'adresser à ce match certaines critiques : la partie a duré quatre heures, ce qui est trop long et fatigant pour les spectateurs comme pour les acteurs, il aurait mieux valu la scinder; Jevne abuse de la défensive et force par ce fait son adversaire à en faire autant. Or, le public trouve avec raison que le joueur, tout en serrant son jeu, doit chercher à faire tous les points. C'est du moins ce que chacun a appris avec les éléments du billard.

3° Un match en 600 points a eu lieu la semaine dernière entre Cure et Sutton.

Cure a battu Sutton de 218 points.

Moyenne du gagnant : 37,5.

Plus fortes séries : Cure, 170; Sutton, 150.

COUNT REDDEER.

FINANCE

L'émission du Crédit Foncier

Elle est fixée à mardi prochain 24 courant et portera sur 600.000 obligations foncières 3 o/o à lots, remboursables à 500 francs en soixante-quinze ans. Le prix d'émission est fixé à 495 francs, dont 20 francs payables en souscrivant et 30 francs à la répartition. Les versements de Libération, dont le premier aura lieu en mars prochain, seront échelonnés sur une période de trois ans.

Parmi les attraits des nouvelles obligations, il faut signaler l'importance des lots, dont le total réparti en quatre tirages annuels atteint 1.300.000 francs. Cela représente, en plus de l'intérêt de 3 o/o, une allocation annuelle de 44 centimes environ pour 100 francs. Deux tirages par an comprennent un gros lot de 150.000 francs, et deux tirages un gros lot de 100.000 francs. A l'attrait des gros lots s'ajoute encore celui des petits lots, qui vont de 30.000 à 1.000 francs et qui s'élèvent, au total, à 560 lots par an.

Les obligations foncières sont trop connues pour que j'aie à insister sur leur sécurité. Il n'est donc pas hardi de prévoir, pour l'émission actuelle, un succès au moins aussi considérable que pour les précédentes.

C. LEVRAI.

COMMENT DEVENIR FORT

Par J. de LERNE, avec préface de Gabriel BONVALOT

1 volume..... 3.50

En vente à notre Salle d'Exposition,
9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-Chaussée)